

# Autoroute A69

## Quand la cause environnementale nationale s'invite au développement local



Manifestation à Saix dans le Tarn contre l'autoroute A69 © Maxppp - Laurent Dard

Alexa Bruneaux  
David Bretau  
Kevin Zhou  
Matthieu Royer de Véricourt  
Sixte de Boisset

Alondra Alfaro  
Gabrielle Vernet  
Louis Delmas  
Pauline Delarue

Cette publication a été réalisée par des étudiants en troisième année du cycle ingénieur de Mines Paris PSL Research University. Il présente le travail réalisé dans le cours intitulé « Descriptions de controverse », qui a pour objectif d'introduire les étudiants à l'univers incertain de la recherche scientifique et technique et de les sensibiliser aux enjeux de la participation citoyenne.

Mines Paris décline toute responsabilité pour les erreurs et les imprécisions que peut contenir cet article. Vos réactions et commentaires sont bienvenus. Pour signaler une erreur, réagir à un contenu ou demander une modification, merci d'écrire à la responsable de l'enseignement : [madeleine.akrich@mines-paristech.fr](mailto:madeleine.akrich@mines-paristech.fr).

# ■ Table des Matières

■ <b>Table des Matières</b> .....	<b>3</b>
■ <b>Introduction</b> .....	<b>4</b>
■ <b>I/ Présentation de la controverse</b> .....	<b>6</b>
■ A/ Un projet de territoire depuis 1994.....	6
■ B/ La concession autoroutière aujourd'hui.....	7
■ C/ Médiatisation et constitution d'une opposition.....	8
■ <b>II/ Désenclavement du territoire, condition nécessaire à sa dynamisation ?</b> .....	<b>12</b>
■ A/ Le concept d'enclavement : comment est-il construit et mobilisé dans le débat, et dans quel but argumentatif ?.....	12
■ B/ Désenclavement par création d'une liaison autoroutière : une ouverture contestée du territoire.....	14
■ C/ Focus sur deux nœuds majeurs : gain de temps et accessibilité.....	18
■ <b>III/ Enjeux écologiques du projet</b> .....	<b>22</b>
■ A/ Comment l'emprise au sol fait-elle débat dans l'évaluation de son impact environnemental ?.....	22
■ B/ La compensation écologique : efficacité réelle ou greenwashing ?.....	26
■ C/ L'impact carbone : une autoroute dans l'air du temps ?.....	30
■ <b>Conclusion</b> .....	<b>32</b>
■ <b>Glossaire</b> .....	<b>33</b>
■ <b>Matériel et méthodes</b> .....	<b>34</b>
■ <b>Références</b> .....	<b>35</b>
■ Articles de presse.....	35
■ Articles de revue scientifique.....	36
■ Thèse, mémoires, recherches universitaires scientifiques.....	36
■ Littérature grise.....	36
■ Littérature juridique.....	37
■ Images, photographies, tableaux et graphiques.....	38
■ Entretiens.....	38

## ■ Introduction

Le week-end du 21 et 22 octobre 2023, dans le Sud du Tarn près de Saïx, la mobilisation pacifique du “*Ramdam contre le Macadam*”<sup>1</sup> a réuni plusieurs collectifs et plus de 10 000 personnes, selon ses organisateurs, contre la construction de l’autoroute A69. Cette manifestation a mené à des affrontements entre militants écologistes et les forces de l’ordre, notamment lors du démantèlement d’une ZAD installée dans une ferme abandonnée<sup>2</sup>, qui espérait jouir du même impact que Notre-Dame-Des-Landes. Depuis le printemps 2022 et le début des travaux de l’autoroute, les contestations contre l’A69 secouent l’actualité française avec en point d’orgue une grève de la faim et de la soif de plusieurs activistes<sup>3</sup>, dont Thomas Brail, militant qui s’est accroché en haut d’un arbre en face du ministère de la Transition Écologique et dont la protestation a été fortement médiatisée.

L’autoroute A69 est une nouvelle voie autoroutière de 53 kilomètres entre Castres et Verfeil destinée à dynamiser le Sud du Tarn, et principalement la liaison Toulouse-Castres, les villes de Toulouse et Verfeil étant déjà reliées par l’A680. Les objectifs visés par le gouvernement et servis par le concessionnaire sont alors la réduction du temps de trajet d’environ 20 minutes ainsi que l’amélioration de la sécurité routière par rapport à l’actuelle RN126, que l’autoroute doit supplanter. La construction et l’exploitation de l’A69 est attribuée à la société ATOSCA en avril 2022 et son coût est évalué à 450 millions d’euros, dont 23 millions provenant d’aides publiques. La charge financière sera ainsi répercutée sur les prix au péage, et donc sur les utilisateurs.

Si l’État et la région Occitanie soutiennent ardemment ce projet, il n’en demeure pas moins décrié. En effet, la volonté de moderniser et d’améliorer la sécurité des axes routiers entre Toulouse et Castres, principalement la RN126, est souhaitée par tous mais conflictuelle dans la forme : face à cette nouvelle autoroute jugée non nécessaire en raison d’une RN loin d’être engorgée, de multiples projets alternatifs avaient été proposés, et rejetés. Ces projets, conçus et imaginés par des collectivités locales et des associations aujourd’hui opposées à l’A69, se basent sur un réaménagement de la RN126 existante, à des coûts moindres tant monétaires qu’environnementaux selon ses concepteurs. Par exemple, le projet d’Aménagement Sur Place ASP-RN126 était évalué en 2015 à 180 millions d’euros<sup>4</sup>.

Parallèlement, les préoccupations majeures des détracteurs portent sur l’impact environnemental de l’autoroute. En effet, le projet imposera une artificialisation de 300 à 380 hectares de terrains agricoles et naturels, selon les calculs réalisés par ATOSCA dans le cadre de son étude d’impact. De plus, tandis que l’Autorité environnementale constate que le projet “*apparaît anachronique au regard des enjeux et ambitions actuels*”<sup>5</sup>, le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) a délivré, en automne 2022, un avis défavorable sur le projet, le jugeant en “*contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique*”<sup>6</sup>.

Les contestations entourant l’A69 incitent ainsi à une réflexion approfondie sur les intentions premières d’un projet autoroutier et son rôle dans l’évolution du territoire. Des enseignants et chercheurs pointent du doigt l’absence d’automaticité entre la construction d’une infrastructure de transport et le développement économique d’un territoire : c’est en

<sup>1</sup> « [A69 - 10 000 personnes pour le ramdam sur le macadam : récit d’une mobilisation réussie - L’insoumission](#) ». L’insoumission, 25 octobre 2023.

<sup>2</sup> « [A69 : RAMDAM SUR LE MACADAM | Agir pour l’Environnement](#) ». 25 octobre 2023.

<sup>3</sup> « [Thomas Brail hospitalisé pendant sa grève de la soif contre l’A69](#) ». Reporterre, 10 octobre 2023.

<sup>4</sup> « [ASP RN126 - Pour l’aménagement de la RN126 - Contre l’A69 Castres Toulouse](#) », 2016.

<sup>5</sup> « [Avis délibérés de l’Autorité environnementale sur l’A69](#) », 6 octobre 2022. Synthèse de l’avis, p3.

<sup>6</sup> « [Avis du conseil national de protection de la nature](#) », 12 septembre 2022. Conclusion, p6.

effet les projets de territoires, soumis à des exigences nouvelles, qui permettent cela<sup>7</sup>. Or, selon leur vision de ce que doivent être des projets territoriaux, ces projections d'aménagement font défaut pour l'A69. Si bien que cela soulève une question fondamentale : l'autoroute A69 est-elle capable de respecter ses promesses dans sa dimension socio-économique, tout en conciliant des impératifs environnementaux ? L'intérêt du présent article n'est pas tant de répondre à cette problématique, mais d'éclairer les zones de conflit entre ceux qui répondent positivement, les partisans, et ceux qui dénoncent le fait même de se poser la question seulement après avoir commencé les travaux.

Le projet d'aménagement routier en liaison à 2x2 voies entre Castres et Verfeil prend ses racines dans les années 90 mais ce n'est qu'en 2018, sous la forme d'une autoroute, qu'il est déclaré d'utilité publique par le gouvernement<sup>8</sup>. Dans cet article, après avoir décortiqué l'histoire complexe de ce projet, de multiples nœuds de la controverse seront abordés.

D'une part, l'objectif principal recherché par les pouvoirs publics est alors de redonner de l'attractivité à la région de Castres considérée comme enclavée. Mais cette qualification d'enclavement reste sujette à interprétation et l'idée qu'un projet autoroutier comme solution à ces considérations est aujourd'hui contestée.

D'autre part, les enjeux écologiques amènent dorénavant une nouvelle dimension dans l'élaboration d'un projet d'aménagement du territoire. L'évaluation de l'impact environnemental d'un tel projet et des mesures compensatoires est un élément clé du débat et pose la question de l'inscription d'un projet autoroutier dans les engagements nationaux de lutte contre le changement climatique.

---

<sup>7</sup> Bénos, Rémi, et Taulelle François. [« Note sur les effets structurants de l'A69, le projet de territoire et le désenclavement de Castres-Mazamet »](#), 19 juin 2023.

<sup>8</sup> [« Décret n° 2018-638 du 19 juillet 2018 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 x 2 voies entre Castres \(Tarn\) et Verfeil \(Haute-Garonne\), conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée »](#). 19 juillet 2018.

## ■ I/ Présentation de la controverse

### ■ A/ Un projet de territoire depuis 1994

Le projet d'autoroute A69 trouve son origine dans un projet d'aménagement en 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire reliant Castres et Toulouse. Il a été acté par la décision ministérielle du 8 mars 1994, et publié au *Journal Officiel* du 17 août 1996. Différentes raisons permettaient, à l'époque, de soutenir le projet. En premier lieu, l'agglomération de Castres-Mazamet était le dernier bassin de vie de Midi-Pyrénées de plus de 50 000 habitants non desservi par une voie rapide. De plus, son enclavement géographique, pris entre trois massifs montagneux, fragilisait le territoire et l'isolait de la capitale régionale. Troisièmement, le bassin d'emplois de Castres-Mazamet, auparavant l'un des premiers pôles économiques du Tarn et de recherche privée du Sud de l'Europe, était en dégradation progressive au moment de la décision de 1994. Selon un représentant de la mairie de Teulat<sup>9</sup>, l'entreprise Pierre Fabre, acteur industriel majeur de la région, avait demandé une autoroute et un aéroport pour leurs besoins industriels. L'aéroport fut ainsi accordé et construit en 1990 sous l'impulsion du groupe pharmaceutique. Néanmoins, la question du développement du réseau routier est restée majeure dans le bassin. Les premiers aménagements liés à ce projet ont vu le jour en février 2000 avec la mise en service de la déviation de Soual, qui est devenue une portion de la Route Nationale 126 (RN126). Ce premier morceau a été suivi en 2008 par la déviation de Puylaurens, également attribuée à la RN126.

Les premières évocations officielles de la mise en concession autoroutière de la voie rapide initialement prévue ont eu lieu en novembre 2006, après une consultation locale engagée par le préfet de la région de Midi-Pyrénées sur l'aménagement de la section Castres-Verfeil<sup>10</sup>. Selon un représentant de la Confédération Paysanne<sup>11</sup>, l'autoroute a été présentée en 2009 comme la seule solution à la population, et les différentes réunions organisées par les autorités permettaient simplement de présenter le projet autoroutier. Les arguments avancés dans le dossier de concertation de 2007<sup>12</sup> sont très similaires aux arguments d'origine : un axe nécessaire au désenclavement de la région sud-tarnaise, une diminution de l'attractivité économique du bassin de Castres-Mazamet et une inégalité de développement face au bassin d'Albi, déjà relié à Toulouse par l'autoroute A68.

Face à cette décision de mise en concession autoroutière, une étude de projet alternatif d'aménagement sur place de la RN126 est proposée à l'Etat en 2007 par des élus, des collectivités comme la commune de Teulat, des associations et des mouvements de citoyens tels que le collectif RN126. Ce projet a été mis en avant, car il aurait permis, selon eux, une moins grande emprise territoriale et un impact écologique plus faible, tout en augmentant la sécurité de la RN126 et en conservant une route gratuite pour tous. Une pré-étude a été réalisée en 2016 sur les impacts, avantages et inconvénients du réaménagement sur place<sup>13</sup>. Le concessionnaire ATOSCA<sup>14</sup> avance différents problèmes que poserait ce projet. L'emprise territoriale et écologique serait finalement plus importante, principalement car le tracé existe déjà et ne peut pas être optimisé pour éviter certaines zones humides, des arbres ou l'expropriation de maisons. Également, réaliser un aménagement partiel des zones aujourd'hui les plus à risque pourrait amener à diminuer la sécurité globale de la route nationale car les utilisateurs feraient finalement moins attention

<sup>9</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

<sup>10</sup> [Dossier de concertation - Liaison autoroutière Castres-Toulouse \(LACT\)](#) (2007).

<sup>11</sup> Entretien - Confédération paysanne - 02/11/2023.

<sup>12</sup> [Dossier de concertation - Liaison autoroutière Castres-Toulouse \(LACT\)](#) (2007).

<sup>13</sup> [« ASP RN126 - Pour l'aménagement de la RN126 - Contre l'A69 Castres Toulouse »](#), 2016.

<sup>14</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

dans les zones qui n'ont pas été réaménagées. Le projet de réaménagement a finalement été écarté au profit de la concession autoroutière.

Le 19 juillet 2018, suite à une enquête publique, le projet d'autoroute A69 est déclaré d'Utilité Publique puis classé Priorité Nationale dans la Loi d'orientation des mobilités le 26 décembre 2019<sup>15</sup>. La procédure d'appel d'offres pour la construction et la concession autoroutière de la section Castres-Verfeil a été lancée en février 2021 par la Ministre de la transition écologique. La concession est finalement attribuée à l'entreprise NGE le 22 octobre 2021.

## ■ B/ La concession autoroutière aujourd'hui

### L'attribution de la concession autoroutière

En 2021, la construction de l'A69 entre Verfeil et Castres a été octroyée à NGE, qui a ensuite fondé la société ATOSCA spécifiquement dédiée à ce projet. L'appel d'offre et l'attribution de cette concession a suscité des débats quant aux critères de sélection.

ATOSCA affirme avoir été sélectionnée en raison de la qualité de son projet, mettant en avant des critères tels que la minimisation des subventions publiques, des tarifs avantageux pour les usagers et une *“insertion environnementale parfaite”*<sup>16</sup>. Cependant, pour les représentants de la Confédération Paysanne, cela est discutable. Un de ses membres conteste :

*“Ils nous disent que l'appel d'offres ATOSCA a été choisi parce que c'était le mieux disant au niveau écologique. C'est des conneries. Il n'y en a qu'un qui a répondu à l'appel d'offres.”*

### Le tracé de l'A69

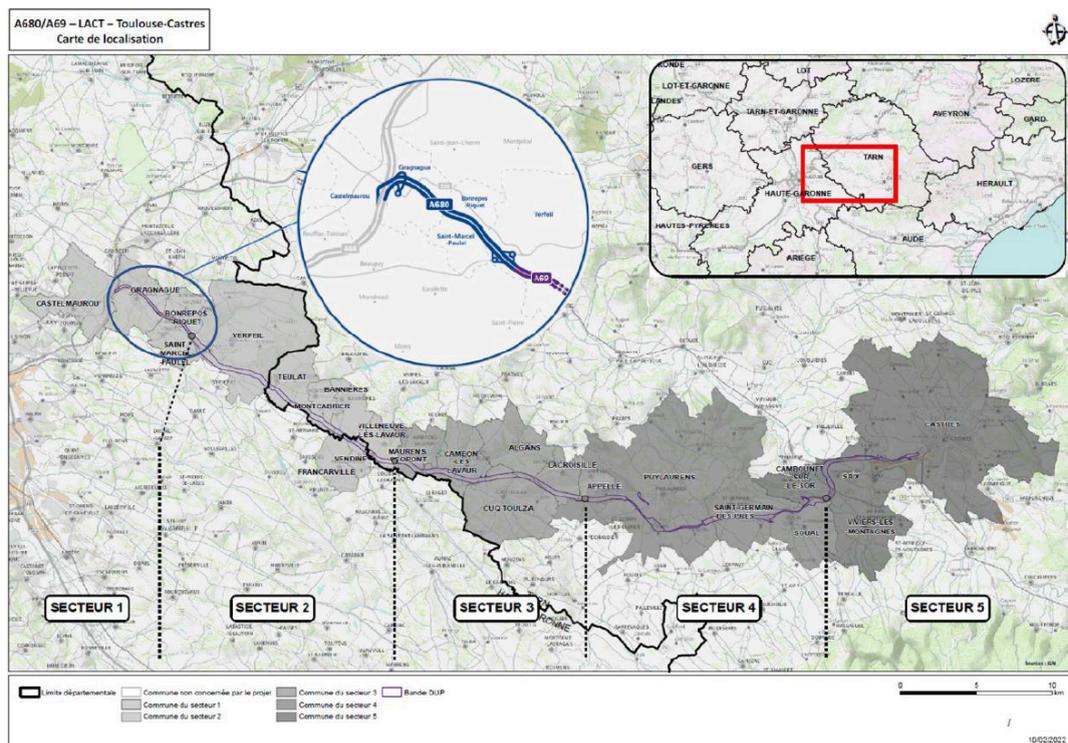
Le trajet actuel entre Toulouse et Castres comprend l'autoroute A68 (qui relie Toulouse à Marssac-sur-Tarn), suivie de l'A680 (l'autoroute de liaison entre Castelmaurou et Verfeil), puis de la RD20 jusqu'à proximité de Teulat et de la RN126 jusqu'à Castres.

Le projet de liaison entre Castres et Toulouse se divise alors en deux parties distinctes. Dans un premier temps l'opération A680 portée par Autoroutes du Sud de la France qui prévoit l'élargissement à 2x2 voies de l'A680 existante et la création d'un nouvel échangeur à Verfeil. Dans un second temps l'opération Verfeil-Castres menée par ATOSCA qui consiste en la création d'une liaison entre les deux villes, incluant la modification de l'échangeur de Puylaurens ainsi que la création des diffuseurs de Soual Est, de Castres/Saint-Palais et de Villeneuve-lès-Lavaur/Maurens-Scopont, ainsi que du demi-diffuseur de Verfeil<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> [« Décret n° 2018-638 du 19 juillet 2018 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 x 2 voies entre Castres \(Tarn\) et Verfeil \(Haute-Garonne\), conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée »](#). 19 juillet 2018.

<sup>16</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>17</sup> [« Etude d'impact d'ATOSCA Pièce F - Etude d'Impact Unique actualisée Pièce F1 - Résumé Non Technique »](#). 28 novembre 2022.



L'ensemble des secteurs du projet de LACT. Source : [Dossier d'enquête publique de la construction de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, Piece F1 Étude d'Impact Résumé Non Technique](#), Page 15.

Le projet est divisé en 5 secteurs, le premier correspondant à l'A680 et les quatre autres au tronçon Verfeil-Castres. Selon le Dossier d'enquête publique, le tracé a été spécialement sélectionné pour minimiser au maximum son impact environnemental tout en maintenant un coût raisonnable. ATOSCA met d'ailleurs en avant son important travail d'optimisation du tracé initial de l'autoroute pour réduire son impact :

*“On est passé de 60 maisons qui devaient être achetées pour la DUP en 2018 à 40. Et on a aussi évité les zones sensibles. On en a évité 4 qui étaient sur le tracé initial. Et on a aussi évité l'emprise parce qu'il y a le système de flux libre et parce qu'on a optimisé, on a économisé à peu près 80 hectares. Ce qui fait que l'emprise agricole et naturelle réellement consommée n'est que de 300 hectares. Donc ça c'est le premier travail d'optimisation qui est fait.”*

Aujourd'hui la Commission d'enquête publique environnementale et les Conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et écologiques (CODERST) de Haute-Garonne et du Tarn ont rendu un avis favorable au projet, lui permettant d'ores et déjà de débuter. Le début des travaux relance alors le débat, désormais médiatisé à l'échelle nationale.

## ■ C/ Médiatisation et constitution d'une opposition

### De l'arène locale à l'arène nationale

C'est en 2023 que la controverse autour de l'A69 prend une toute autre mesure. De nombreux articles apparaissent dans la presse nationale (plus de 3000 articles en 2023 contre environ 500 en 10 ans auparavant).

Parmi les 10 termes les plus usités en 2023 dans la presse, on aperçoit comme points de controverse “urgence climatique” et “transition écologique”. La même analyse sur

les années 2013 à 2022 fait apparaître “développement économique”, “terres agricoles” et “coût du péage”. Les points de controverses et d’attention médiatique se sont transformés, dans une logique du local au plus général. D’abord des considérations très proches des habitants locaux pour amener en 2023 à des débats très généraux autour de l’urgence climatique et la structuration des transports.

Les points de controverses évoluent, se généralisent, et la mobilisation de l’opposition gagne grandement en ampleur. Les locaux que l’on a rencontrés s’accordent d’ailleurs sur cette importante évolution:

*“Le sujet était resté essentiellement au niveau local. [...] Mais effectivement, c’est devenu, du fait des événements juste avant la manif d’octobre, la grève de la soif, la grève de la faim de Thomas Brail pour ne pas la citer, c’est devenu un sujet national.”<sup>18</sup>*

*“Donc déjà il faut créer des événements, des événements qui sont marquants et qui puissent être relayés. Et là, petit à petit, on arrive à sortir du côté local [...] à quelque chose d’un peu plus grand.”<sup>19</sup>*

Ce sont donc des événements marquants tels que la manifestation à Saix le 22 avril 2023 ou encore la grève de la faim de Thomas Brail en septembre-octobre 2023 qui semblent avoir forgé la médiatisation nationale. Le projet étant vieux de 25 ans, pourquoi une telle opposition en 2023 ? Et pourquoi le 22 avril ? 2023 semble concorder avec le début des travaux qui viennent matérialiser ce qui n’étaient pour le moment que des mots. Pour l’engouement autour de la manifestation du 22 avril 2023, qui a réuni entre 4500 et 8200 participants selon *France Info*, un des membres de la Confédération Paysanne nous explique :

*“On avait quand même déjà une certaine visibilité, mais enfin, elle était relativement modeste. Quand Darmanin a annoncé que nous, on était la quatrième lutte la plus dangereuse dans les éco-terroristes, il nous a fait une publicité d’enfer pour les journées qu’on a faites au mois d’avril”*

Cette manifestation est intervenue en effet un mois après les affrontements de la ZAD de Sainte-Soline au sujet des méga-bassines, puis au mois de juin le Ministre de l’Intérieur Gérald Darmanin annonçait la dissolution des Soulèvements de la Terre, l’association écologiste à l’origine de la ZAD, en qualifiant leur combat d’*“éco-terrorisme”*. C’est dans ce contexte de cristallisation de l’opposition, et avec la participation des Soulèvements de la Terre et d’Extinction Rébellion, une autre association écologiste, que le combat de l’A69 a gagné en popularité.

Selon un des membres de la mairie de Teulat, le gain d’intérêt pour le débat de l’A69 a été permis par deux autres facteurs :

- le changement d’opinion publique en ce qui concerne le changement climatique, renforcé par les événements récents de sécheresse et de tempête :

*“Il y a une prise de conscience depuis quelques années par rapport au changement climatique, ça moi j’en suis persuadé”<sup>20</sup>*

- et la mobilisation des scientifiques, qu’il décrit en ces termes :

<sup>18</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>19</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

<sup>20</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

*“Au niveau local ça a pris de l'ampleur, et petit à petit tout ça, c'est une tache d'huile qui s'étend, et là maintenant il y a 1500, je crois, ou 2000 scientifiques qui au niveau de l'Hexagone disent 'bon, il y a un problème là, il faut arrêter de faire ce qu'on fait aujourd'hui', ce qui était valable hier, c'est plus vrai aujourd'hui, il faut changer de méthode et puis il ne faut pas le reporter à demain, c'est dès aujourd'hui.”<sup>21</sup>*

Il fait ici référence à la lettre ouverte destinée à Emmanuel Macron pour appeler à renoncer au projet de l'A69. Cette lettre a été signée par 1568 scientifiques, et a été portée entre autres par 3 scientifiques du GIEC. Elle montre bien la sortie de l'arène locale pour une arène nationale.

## Une nouvelle forme d'opposition

Le tournant de la controverse en 2023 est aussi marqué par un changement dans les formes d'opposition mises en œuvre. Jusqu'ici, le sujet était abordé de manière apaisée et conventionnelle, et finalement avec peu de vigueur pour la plupart des habitants, élus et agriculteurs de la région par peur des répercussions. C'est ce que nous confiait un membre de la Confédération Paysanne, à propos des expropriations de ses voisins sur le tracé :

*“Il y a très peu de paroles, très peu de gens qui osent se mettre en avant et risquer de se faire par différents moyens attaquer ou avoir des pressions. Des histoires, il y en a plein, plein. Et les gens, ils ne veulent pas parler”.*

De la même manière, lorsque l'on évoque le positionnement des communes sur le tracé, la mairie de Teulat révèle qu'il *“y avait aussi un collectif de maires qui existait, ceux qui ont financé la pré-étude justement, donc il y avait plusieurs mairies”*. La communication d'opinion se résumait donc à une prise de position politique, et des articles d'opposition dans la presse très locale comme La Voie Est Libre (Collectif militant concentré sur le projet de territoire de l'autoroute A69). Les opposants nous ont évoqué ne pas avoir trouvé de lieu d'expression commun pour faire entendre leur voix dans les décisions autour de cet autoroute, alors que selon le concessionnaire ATOSCA : *“C'est les pouvoirs publics de l'État, en lien avec les départements, les communes, les territoires concernés, qui décident après de longues études, de longues concertations”*. Une fois le projet en route, ATOSCA et Teulat (ainsi que les autres communes sur le tracé) ont pu cependant échanger au cas par cas par l'intermédiaire du département en ce qui concerne les aménagements fonciers nécessaires (évoqué dans les deux entretiens). Ces exemples montrent bien que pour ce projet autoroutier, le pouvoir décisionnaire et les concertations sont sortis du domaine local pour être assurés par le national et ce bien avant la médiatisation au niveau national.

En 2023, la nature de l'opposition est bien différente. Un membre de la Confédération Paysanne raconte ses expériences sur divers événements de l'année :

*“Et même moi, quand on a fait la manifestation, le ramdam, bon, naïvement, je n'ai jamais pris de lacrymo par la gueule. Je n'ai jamais manifesté. Donc, c'était un peu une surprise pour moi.”*

*“Bien sûr, l'épisode de la grève de la faim, qui a été un épisode assez anxiogène. [...] On ne meurt pas pour une autoroute, a priori, de 53 km. Or, là, c'est des gens qui, pour les avoir suivis d'assez près, quand même, se sont mis vraiment en danger.”*

On voit une augmentation conséquente de l'implication individuelle et collective, allant jusqu'à la désobéissance civile et au sacrifice de sa santé, pour faire entendre ses revendications. Un membre du conseil de la mairie de Teulat nous décrivait sa vision de la convergence des causes malgré la divergence et la mise en commun lacunaire des moyens lorsque *“chaque collectif fonctionne tout seul”* :

<sup>21</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

*“Forcément c'est une lutte contre la mise en œuvre donc oui, bien sûr qu'on soutient ces trucs-là la plupart du temps. Ça ne veut pas dire qu'on soutienne [...] les dégradations”<sup>22</sup>*

Enfin, l'embrassement (mais aussi l'embraselement) du mouvement national de contestation porté entre autre par Extinction Rébellion et Les Soulèvements de la Terre associés localement aux collectifs La Voie Est Libre et la Confédération Paysanne<sup>23</sup> a servi la médiatisation de la cause mais a entraîné un revers médiatique violent difficilement vécu par les locaux. C'est ce qu'avance un membre de la Confédération Paysanne :

*“Ce qui m'a choqué le plus, c'est toute la communication qu'il y a autour, de par le préfet, des politiques et de Darmanin, autour de notre manifestation. J'étais complètement écoeuré. Enfin, sûrement beaucoup de naïveté. Mais c'est pas la réalité. On est marginalisés. On nous traite de terroristes, de plein de choses. Enfin, vous devez connaître la caricature des éco-terroristes. Et ça, ça m'a choqué pas mal.”*

Une situation qui fait écho à celle contée par un représentant de la mairie de Teulat, pour laquelle un éditorial dans *Le Journal d'ici* “nous compare à des terroristes, et des terroristes dans le sens au Hamas, c'est écrit dans le texte quoi, je veux dire, c'est hallucinant”. D'un côté la criminalisation des contestations, de l'autre est utilisé un registre de protestation, de désobéissance civile, opposant un intérêt à agir supérieur à celui de la loi.

Parmi les opposants interrogés, il y a une résignation quant au futur de l'autoroute et de sa réalisation quasi certaine. “On pense que si on ne gagne pas sur l'autoroute, au moins il ne se fera plus une autoroute comme ça. C'est-à-dire que pour l'avenir, je crois qu'on a gagné”, selon un représentant de la Confédération Paysanne, qui avoue tout de même leur volonté “d'entretenir la mobilisation”. Ce constat montre bien que la mobilisation autour de l'A69 est un lieu de débats autour des effets des projets de territoire sur leur structure et de la nécessité de tels projets au vu de son impact écologique en remettant en cause les présupposés des bienfaits des infrastructures de transport.

<sup>22</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

<sup>23</sup> « [REPORTAGE. “L'A69 va dans le mur” : dans le Tarn, des milliers de militants écologistes déterminés à barrer la voie au projet d'autoroute](#) ». FranceTV info, 23 avril 2023.

## ■ II/ Désenclavement du territoire, condition nécessaire à sa dynamisation ?

### ■ A/ Le concept d'enclavement : comment est-il construit et mobilisé dans le débat, et dans quel but argumentatif ?

#### Une question économique et de territoire

La justification de la plupart des projets d'infrastructure autoroutiers au cours des 50 dernières années repose sur le concept d'enclavement, à l'instar des projets d'aménagement dans les territoires bretons et du Massif Central dans les années 70-80 comme ou encore celui de l'A68 à Albi dans les années 80. Malgré des études depuis une trentaine d'années qui ne démontrent pas l'automaticité entre une infrastructure de transport et le désenclavement d'un territoire<sup>24</sup>, ce terme revient fréquemment dans le débat autour de la construction de l'autoroute A69 et interroge Rémi Bénos et Taulelle François dans leur Note sur les "effets structurants" de l'A69, le "projet de territoire" et le "désenclavement" de Castres-Mazamet de 2023.

En 2019, une proposition de loi visant à définir l'enclavement d'un territoire a été adoptée en première lecture par le Sénat, modifiant l'article L.1111-3 du code des transports<sup>25</sup>. Cette proposition stipule:

*"Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse [...]."*

La législation indique donc la nécessité de cumuler plusieurs critères pour définir un territoire comme enclavé. On retiendra notamment que, selon cette approche, est enclavé un territoire qui n'a pas d'accès à des infrastructures de transport rapide et a une très faible accessibilité à l'emploi.

Les travaux de R. Benos<sup>26</sup> précisent la notion d'enclavement et en définissent les spécificités. Cette notion s'attache à une définition historique, lorsque les grands aménagements de transports étaient destinés à l'ouverture du territoire, mais aussi territoriale puisque chaque région possède ses "mythes du désenclavement"<sup>27</sup>. Les travaux scientifiques sur l'enclavement sont nombreux, contrairement à ceux en géographie, aménagement et urbanisme, qui n'en développent que rarement les caractéristiques, le

<sup>24</sup> Bénos, Rémi, et Taulelle François. [« Note sur les `` effets structurants `` de l'A69, le `` projet de territoire `` et le `` désenclavement `` de Castres-Mazamet »](#), 19 juin 2023.

<sup>25</sup> <https://www.vie-publique.fr/loi/269361-loi-visant-faciliter-le-desenclavement-des-territoires>

<sup>26</sup> Bénos, Rémi, et Taulelle François. [« Note sur les `` effets structurants `` de l'A69, le `` projet de territoire `` et le `` désenclavement `` de Castres-Mazamet »](#), 19 juin 2023.

<sup>27</sup> Vigarié, André. [« L'apport du colloque à la notion de désenclavement »](#). Cahiers du Centre nantais de recherche pour l'aménagement régional 26, n° 1 (1985): 155-57, p156.

rendant ainsi fuyant, relatif et fragile<sup>28</sup>. Toutefois les articles de J. Debrie et B. Steck<sup>29</sup> montrent :

*“Ces différentes approches géographiques du phénomène d’enclavement révèlent la diversité et la richesse d’un concept difficilement réductible à une définition unique. [...] L’interprétation générique du terme d’enclavement, résumée à un amalgame associant isolement et absence d’infrastructures de transport, apparaît par conséquent réductrice.”*

*“ L’enclavement est un processus relatif fondé sur des discontinuités produites par des mécanismes fondamentalement historiques et qui aboutit à des inversions territoriales. Ce sont les stratégies des acteurs publics et privés qui suscitent l’enclavement et ces stratégies sont réversibles.”*

Là où l’enclavement est considéré comme un “*sentiment*”, le désenclavement devient un “*projet*” et est difficilement objectivable<sup>30</sup>.

Aujourd’hui, si le lien de causalité entre autoroute et les notions de développement économique et territorial, création d’emplois et attractivité démographique est loin d’être établi et de faire l’unanimité, il revient majoritairement au cœur de la description du projet d’aménagement et ce dans une grande partie du débat.

### Application au territoire de Castres-Mazamet

L’étude d’impact<sup>31</sup> réalisée par le concessionnaire ATOSCA s’appuie sur la définition territoriale de l’enclavement de la proposition de loi L111-3 et statue :

*“Le bassin de Castres-Mazamet fait partie des 14 aires urbaines françaises de plus de 50 000 habitants, situées à plus d’une heure du réseau autoroutier, d’un réseau de TGV et de la capitale régionale. L’agglomération de Castres-Mazamet reste donc à l’écart des grands équipements de niveau métropolitains présents dans l’aire toulousaine.”<sup>32</sup>*

Cependant, un membre de la Confédération Paysanne nous mentionne que la durée indiquée dans l’étude d’impact précédente d’une heure minimum pour le trajet Castres-Toulouse est surestimée. En effet, si avant la construction des déviations de Soual et de Puylaurens il indique que le territoire pouvait être considéré comme enclavé, faute de ce temps de trajet trop élevé, la présence des déviations a changé la donne et divise ce temps presque de moitié. Selon lui, l’avantage de la construction d’une autoroute devient limité, provoquant un gain de temps de seulement 10 minutes. Dans le même sens, l’utilisation du terme d’enclavement par le concessionnaire est considérée comme un “*abus de langage*” par un représentant de la mairie de Teulat, qui estime que le territoire est bien desservi grâce au train, à l’aéroport de Castres-Mazamet et à la RN126, elle-même pas assez fréquentée pour justifier la création d’une autoroute. ATOSCA précise durant notre entretien que la volonté de mener ce projet se maintient, sous l’égide des pouvoirs publics.

<sup>28</sup> Bénos, Rémi, et Taulelle François. « [Note sur les `` effets structurants `` de l’A69, le `` projet de territoire `` et le `` désenclavement `` de Castres-Mazamet](#) », 19 juin 2023.

<sup>29</sup> Debrie, Jean, et Benjamin Steck. « [L’enclavement, réévaluation théorique et application à l’Afrique de l’Ouest](#) ». L’Espace géographique 30, n° 1 (2001): 26-36.

<sup>30</sup> Debrie, Jean, et Benjamin Steck. « [L’enclavement, réévaluation théorique et application à l’Afrique de l’Ouest](#) ». L’Espace géographique 30, n° 1 (2001): 26-36.

<sup>31</sup> « [Dossier de l’enquête publique unique portant sur les demandes d’autorisation dans le cadre de la construction de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse](#) ». 28 novembre 2022.

<sup>32</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

*“Les pouvoirs publics de l’État, en lien avec les départements, les communes, les territoires concernés, décident après de longues études, de longues concertations, de dire j’ai besoin de renforcer la mobilité de ce bassin, le bassin de Castres-Mazamet, aujourd’hui enclavé, aujourd’hui un des derniers grands bassins de ce type-là qui n’est pas connecté à sa métropole, avec une autoroute moderne.”<sup>33</sup>*

Le concessionnaire rappelle ainsi que ce besoin de mobilité a été identifié bien avant la mise en concession et l’appel d’offres et que ce projet sous forme d’autoroute est le résultat d’un débat public de longue date.

En tenant compte de la dimension économique définissant l’enclavement dans la loi L111-3, R. Benos soutient que la notion ne s’applique pas au territoire de Castres-Mazamet. Définir ce territoire comme enclavé signifierait négliger la moitié de la définition. L’accessibilité à l’emploi, fixée à *“moins de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d’automobile d’une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois”* annule toute possibilité de qualifier le bassin de Castres-Mazamet de territoire enclavé. La communauté d’agglomération Castres-Mazamet à elle seule compte 33 086 emplois en 2019. Ainsi, en prenant en compte ce critère d’accès à l’emploi, les sénateurs affirment de manière évidente qu’une zone d’emplois comme Castres-Mazamet, avec ses 140 000 habitants et près de 50 000 emplois, ne peut légitimement être qualifiée d’enclavée. Par ailleurs, il s’agit de remettre en cause le paradigme économique contemporain au profit du localisme en privilégiant les échanges locaux : Castres et Mazamet ont beaucoup d’échanges permis par un essaimage d’entreprises<sup>34</sup> reliées avec d’autres villes, notamment Albi, que les attentes sur l’impact de l’autoroute passent sous silence.

La notion d’enclavement du territoire utilisée pour justifier ou non la mise en place du projet relève plutôt d’un *“sentiment d’enclavement”* que d’une réalité prouvée. Il ne s’agit pas d’une logique de *“désenclavement”* d’un territoire qui serait en *“crise”*, mais d’une logique d’accélération de la croissance de certaines activités économiques par la réduction des coûts et l’accès au potentiel logistique qu’offre le bassin Castres-Mazamet. Les *“mythes du désenclavement”* fonctionnent encore en 2023 à toutes les échelles : locales, régionales et nationales. En réalité, c’est la construction d’un projet de territoire partagé entre des acteurs aux stratégies multiples qui favorise le développement économique tant convoité<sup>35</sup>.

## ■ B/ Désenclavement par création d’une liaison autoroutière : une ouverture contestée du territoire

On considère dans cette sous-partie que les protagonistes du débat partent de l’hypothèse que Castres est actuellement enclavé lorsque ces derniers argumentent en faveur ou non d’un désenclavement de la région. On se référera à la sous-partie précédente pour comprendre comment le concept d’enclavement est mobilisé pour la ville de Castres.

### Un intérêt économique au désenclavement

Historiquement, Pierre Fabre, groupe industriel pharmaceutique français, est la première entreprise installée à Castres à solliciter le soutien de l’Etat et à parler publiquement d’une nécessité industrielle d’infrastructures de transport permettant le désenclavement de la région. L’aéroport de Castres-Mazamet fut ainsi construit et, en 1995, *“la moitié des passagers de l’unique vol Paris-Castres de la journée appartient au*

<sup>33</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>34</sup> « La coopération métropolitaine en chemin », novembre 2017. p47.

<sup>35</sup> Bénos, Rémi, et Taulelle François. « Note sur les ``effets structurants`` de l’A69. le ``projet de territoire`` et le ``désenclavement`` de Castres-Mazamet », 19 juin 2023

groupe”, selon un article du journal *Les Echos* paru la même année<sup>36</sup>. Un membre du conseil municipal de la ville de Teulat rappelle que :

*“C’est [Castres] une des rares sous-préfectures qui a un aéroport - la préfecture, Albi, n’en a pas.”*

Avec 2600 emplois dans le Tarn en 2014, Pierre Fabre est alors le premier employeur du département. Michel Bossi, président de la Chambre de Commerce et d’Industrie du Tarn, se félicite que *“le groupe n’a jamais délocalisé, alors que cela aurait pu être intéressant”* et affirme qu’*“ils [le groupe Pierre Fabre] ont un mot à dire sur l’aménagement du territoire, comme par exemple le lobbying en faveur de l’autoroute Toulouse-Castres”*, dans un article du journal *Le Point* publié en 2014<sup>37</sup>.

Ce sont donc notamment des emplois hautement qualifiés dans la recherche industrielle chimique qui sont recherchés à travers le désenclavement de la région, malgré le fait que l’industrie textile reste une filière importante dans le bassin d’emploi de Castres. Pierre-Yves Revol, directeur du cabinet du président affirme en 1995 dans un article du journal *Les Echos*<sup>38</sup> :

*“Il fallait une forte volonté pour choisir, coûte que coûte, de se développer ici. Ne serait-ce que pour parvenir à recruter tous les scientifiques dont nous avons besoin pour notre centre de recherche, et qui, jusqu’au milieu des années 80, avaient du mal à rester. Les femmes des ingénieurs s’intégraient mal ici, elles s’ennuyaient.”*

De même, la ZAC du Causse, zone d’activité construite aux alentours de l’aéroport, est *“organisée en secteurs dédiés à des activités de production et de services en lien avec la santé, le numérique et la chimie fine notamment”*<sup>39</sup>. Un projet d’extension de cette ZAC est en cours avec la volonté de s’inscrire en cohérence avec la création de la liaison autoroutière Castres-Toulouse.

Un représentant du groupe ATOSCA relativise sur l’influence du groupe Pierre Fabre et rappelle que c’est l’Etat qui a le dernier mot sur ce genre de décision, après une analyse économique et démographique. Ce dernier ne mentionne pas le groupe Pierre Fabre en tant que potentielle influence du projet.

Il rappelle également la nécessité d’un projet de territoire pour valoriser l’infrastructure de transport qui est, selon lui, *“une condition nécessaire mais pas forcément suffisante”* au développement économique. Il n’y aurait ainsi pas de lien de causalité entre désenclavement et développement économique d’un territoire.

*“Comment est-ce qu’on peut faire pour que le territoire se prépare, du point de vue développement économique, à l’arrivée d’une autoroute ? Parce qu’une autoroute, c’est une condition nécessaire, mais pas forcément suffisante. Si vous ne mettez pas en place les moyens de formation, si vous ne mettez pas en place les moyens d’attractivité, si vous ne structurez pas aussi votre urbanisme pour accueillir correctement les entreprises et que ce ne soit pas l’anarchie, ça ne va pas marcher correctement.”*<sup>40</sup>

On remarque ainsi que le projet d’extension de la ZAC du Causse n’a vu le jour qu’à partir de l’été 2019 où les premières études préalables ont été menées, après que le projet

<sup>36</sup> « [Castres et les laboratoires Fabre: des liens étroits et anciens | Les Echos](#) ». *Les Echos*, 6 juin 1995.

<sup>37</sup> [https://www.lepoint.fr/sport/top-14-castres-peut-dire-merci-a-pierre-fabre-29-05-2014-1829202\\_26.php#11](https://www.lepoint.fr/sport/top-14-castres-peut-dire-merci-a-pierre-fabre-29-05-2014-1829202_26.php#11)

<sup>38</sup> « [Castres et les laboratoires Fabre: des liens étroits et anciens | Les Echos](#) ». *Les Echos*, 6 juin 1995.

<sup>39</sup> « [Le projet d’extension de la ZAC du Causse | Communauté d’Agglomération Castres-Mazamet](#) », 2019.

<sup>40</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

autoroutier a été déclaré d'utilité publique en 2018<sup>41</sup>. C'est cette absence de projet de territoire en amont de la conception de l'A69 qui est dénoncée par un représentant de la mairie de Teulat :

*“Il existe d'autres réunions qui ont été mises en place par le monsieur A69<sup>42</sup> qui justement abordent les problèmes du développement ou de l'impact sur l'agriculture, les transports, l'activité. Il y a plusieurs groupes de travail et, une fois de plus, qui sont arrivés après que la DUP ait été prononcée, bien après. Donc ça confirme bien que le projet de territoire n'existait pas avant qu'on fasse l'autoroute.”*

Un représentant de la Confédération Paysanne fait le même constat :

*“Ce projet a été construit en dehors de tout projet de territoire, ce qui est théoriquement obligatoire, quand on veut faire une autoroute, ça doit s'inscrire dans un projet de territoire, c'est logique. Là, ce n'est pas le cas. On attend toujours le projet de territoire. C'est une fois que le concessionnaire a été désigné qu'il a envoyé une lettre à tous les entrepreneurs du coin en leur disant, « maintenant, on va avoir une autoroute, qu'est-ce qu'on va en faire ? »”*

Formellement, un projet de territoire est un document de planification stratégique qui permet de définir les objectifs de développement d'un territoire, d'identifier les besoins en infrastructures, de hiérarchiser les projets, de consulter les acteurs locaux, et de s'assurer, dans le cas présent, que la construction d'une autoroute répond aux besoins du territoire et qu'elle ne crée pas de problèmes supplémentaires. Cependant, il ne constitue pas une obligation légale, contrairement à ce qui pourrait être déduit de la citation précédente, mais un outil de planification.<sup>43</sup>

L'Etat n'a ainsi réfléchi à la valorisation de la liaison autoroutière en termes de développement économique du territoire qu'une fois le projet adopté. Il n'est donc pas certain que le désenclavement supposément opéré par l'A69 ait l'impact économique espéré pour le territoire de Castres, notamment aux abords de l'autoroute.

Enfin, Jean-Marc Offner, directeur de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, souligne dans un article de la revue *L'espace géographique* de 1993<sup>44</sup> que le développement de nouvelles infrastructures de transport implique un “*processus majeur : l'amplification et l'accélération des tendances préexistantes.*”

*“Ce qui marche bien dans une ville, dans une région, gagne à l'accroissement de l'accessibilité. Ce qui fonctionne moins bien y perd. Rien de mystérieux en la matière : améliorer les transports, c'est élargir les aires de marché, donc amplifier la concurrence. Les autoroutes comme les TGV peuvent se prendre dans les deux sens.”*

Dans le cadre de l'A69, c'est ainsi la métropole toulousaine qui se développerait davantage économiquement en amplifiant les flux de capitaux déjà existants entre Toulouse et Castres favorables à la grande métropole, comme le soulignent Rémi Bénos et François Taulelle<sup>45</sup>.

<sup>41</sup> [« Décret n° 2018-638 du 19 juillet 2018 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 x 2 voies entre Castres \(Tarn\) et Verfeil \(Haute-Garonne\), conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée »](#), 19 juillet 2018.

<sup>42</sup> Maxime Yasser Abdoulhousen - Directeur de projet A69 chargé du pilotage et de la valorisation de la liaison autoroutière en termes d'aménagement durable et de développement économique du territoire, nommé en novembre 2021.

<sup>43</sup> [« AdCF - Projet de territoire »](#), décembre 2020.

<sup>44</sup> Offner, Jean-Marc. [« Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique »](#). *L'Espace géographique* 22, n° 3 (1993): 233-42.

<sup>45</sup> Bénos, Rémi, et Taulelle François. [« Note sur les `` effets structurants `` de l'A69, le `` projet de territoire `` et le `` désenclavement `` de Castres-Mazamet »](#), 19 juin 2023

C'est d'ailleurs cet "effet aspirateur" par la métropole toulousaine qui est redouté par différents opposants au projet et acteurs locaux.

## Un intérêt démographique et géographique au désenclavement

Selon un membre du conseil municipal de la ville de Teulat, relier Castres à Toulouse par une liaison autoroutière attirerait avant tout davantage d'industries dans la métropole toulousaine que du côté de Castres :

*"On [Castres] réclame une autoroute uniquement pour relier Toulouse, la métropole toulousaine, qui attire pas mal d'industries."*

En effet, l'autoroute rendrait possible l'installation des familles de cadres et d'ouvriers travaillant dans les industries toulousaines à la campagne du côté de Castres, cadre de vie particulièrement recherché par ces dernières.

C'est en fait là une des ambivalences de la création d'une liaison autoroutière dans une perspective de désenclavement. D'un côté, l'autoroute serait une opportunité au développement démographique du territoire de Castres avec la possibilité pour les familles de s'installer "au vert", tendance résidentielle actuelle, à Castres, tout en continuant de travailler à Toulouse. Mais, de l'autre côté, cet atout "vert" se verrait perdu par une métropolisation de Castres engendrée par un désenclavement brutal.<sup>46</sup>

Ainsi, un représentant de la Confédération Paysanne parle d'un "bonheur de ne pas être trop désenclavé" et craint une métropolisation de la ville de Castres comme celle en marche pour Toulouse :

*"C'est parfois un bonheur de ne pas être trop désenclavé. Le premier mécanisme en marche, ce n'est pas la décentralisation, c'est la métropolisation. Et Toulouse est pour ça caractéristique et caricaturale dans ce sens. La métropole de Toulouse étouffe. Mais, pour autant, si on fait des zones d'activité dans la périphérie, les gens iront habiter plus loin. On n'est pas du tout dans la dynamique, d'ailleurs voulue théoriquement par le pouvoir, qui dit qu'il faut rapprocher les activités de domicile-travail."*

Enfin, là où la construction d'une autoroute pourrait permettre le désenclavement des territoires urbains de Castres, il contribuerait à l'enclavement des populations locales situées sur le trajet de l'A69.

En effet, les quatre diffuseurs situés sur l'ensemble du tracé de l'A69 (Verfeil, Villeneuve-les-Lavaur, Puylaurens, Soual-Est) ne suffisent pas, selon un représentant de la mairie de Teulat, à desservir les villages sur le tracé de l'A69, rallongeant ainsi les temps de trajet pour les déplacements locaux, dû notamment au fait que de nombreux ronds-points, chicanes et déviations vont être créés sur la route nationale pour accueillir l'autoroute.

*"Si moi, de Teulat, je veux aller dans un village qui est à 15 kilomètres de chez moi, je ne vais pas revenir en arrière pour prendre l'autoroute pour après reprendre la départementale pour aboutir au village où je veux aller. Tous les déplacements locaux sont perturbés."*

L'autoroute crée donc un immobilisme des populations vivant entre Toulouse et Castres sur le trajet de l'A69 et contribue à un dynamisme des populations toulousaines et castraises. Se pose ainsi la question de l'accessibilité de l'autoroute, mais également du temps de trajet qui serait alors réduit pour l'itinéraire payant de l'autoroute mais augmenté pour l'itinéraire gratuit.

<sup>46</sup> Bénos, Rémi, et Taulelle François. « [Note sur les "effets structurants" de l'A69, le "projet de territoire" et le "désenclavement" de Castres-Mazamet](#) », 19 juin 2023

## ■ C/ Focus sur deux nœuds majeurs : gain de temps et accessibilité

Le désenclavement que devrait permettre l'A69 ne fait pas consensus. En théorie, cette dernière faciliterait le trajet entre Castres et la métropole toulousaine. La question de la valeur du gain de temps se pose alors automatiquement. Par ailleurs, ce dernier n'a de sens que si l'accessibilité de l'autoroute est assurée. Les opposants doutent de sa qualité, à cause du nombre limité d'entrées et du coût élevé. Par conséquent, ils avancent qu'il faut prendre en compte l'altération de la qualité du trajet gratuit, issu de la transformation de l'actuelle RN126.

### Evaluations du gain de temps variables entre concessionnaire et opposants

De 25 minutes en moyenne selon ATOSCA à environ 10 minutes selon divers acteurs d'opposition, l'évaluation du gain de temps ne fait pas consensus. Ces divergences participent largement au développement de la controverse. Quelles sont les différences de méthodologie qui mènent à de tels écarts entre les estimations, et quelles en sont les conséquences ?

L'estimation du gain de temps réalisée par ATOSCA prend en compte l'itinéraire Castres-Toulouse (au niveau de sa rocade) comme référence. Les limitations de vitesse actuelles sont comprises entre 50 et 110 km/h, et la vitesse moyenne des véhicules s'établit autour de 76 km/h, ce qui se révèle plus élevé qu'une moyenne respectant les limitations :

*“La vitesse moyenne actuellement pratiquée sur l'itinéraire RN126 [...] est de 76 km/h, soit une vitesse moyenne très élevée compte tenu des différentes limitations de vitesse sur l'itinéraire (90 / 80 / 110 / 50 / 70 km/h). Une vitesse adaptée au niveau de sécurité actuel de la RN126 serait plus proche de 70 km/h.”<sup>47</sup>*

Actuellement, pour une vitesse moyenne de 70 km/h, la durée de trajet est évaluée à 55 minutes entre Castres et Toulouse.

La nouvelle autoroute verra les limitations de vitesse portées à 130 km/h sur la majeure partie du trajet, en dehors des contournements de Puylaurens et Soual, maintenus (entièrement ou partiellement) à 110 km/h. La vitesse moyenne est pour sa part estimée à 128 km/h, en prenant la valeur mesurée sur un itinéraire comparable et récent, l'A68.

Le gain de temps dépend évidemment des conditions de trafic et donc des horaires. ATOSCA arrive ainsi à une fourchette, qui s'établit de 20 à 35 minutes environ. Le gain de temps maximal sera obtenu aux horaires de forte affluence. C'est à ce moment que les bénéfices de l'autoroute se feront le mieux sentir, avec une voie permettant une meilleure fluidité du trafic. Le gain de temps moyen est de 25 minutes.

Les divers acteurs d'opposition parviennent à des évaluations bien inférieures, de l'ordre de 10 minutes. *La Dépêche du Midi*<sup>48</sup> rapporte ainsi que “Selon le collectif *La Voie Est Libre*, ce dernier serait ‘trompeusement surévalué’, en contradiction avec tous les simulateurs d'itinéraires qui l'évaluent de 12 à 15 minutes.” Pour sa part, la mairie de Teulat aboutit à une valeur encore plus faible de 8 minutes. Cette dernière est donnée dans une pré-étude réalisée en 2016 en vue de l'amélioration de la RN126<sup>49</sup> menée par cette collectivité, étude effectuée pour défendre ce projet alternatif à la construction de l'autoroute.

<sup>47</sup> [« Etude d'impact d'ATOSCA - Pièce F - Etude d'Impact Unique actualisée - Pièce F5 - Réponse à l'avis de l'Autorité environnementale \(Ae\) »](#), 28 novembre 2022.

<sup>48</sup> [« DOSSIER. Autoroute A69 Castres-Toulouse : huit questions pour comprendre pourquoi ce projet divise - laDepêche.fr »](#), 21 octobre 2023.

<sup>49</sup> Mairie de Teulat, BUROTEC. [« Synthèse - Pré-étude - Aménagement de la RN126 »](#), décembre 2016, 29.

Les divergences d'évaluation trouvent leur origine dans les outils de simulation mais aussi dans le choix des hypothèses. Ainsi, *Le Monde*<sup>50</sup> souligne qu'ATOSCA prend en compte dans ses estimations les bouchons avant l'entrée dans Castres, au travers de la zone d'activité située à sa sortie, mais omet la congestion du trafic à l'arrivée de Castres ou de Toulouse. Toutefois, et avec cette modification d'hypothèse, le quotidien parvient à un résultat plus proche du concessionnaire que des opposants, soit 20 minutes.

Le Commissariat Général à l'Investissement, instance étatique, parvient pour sa part à une évaluation de l'ordre de 20 minutes en gain de temps<sup>51</sup>. Le temps de trajet entre la rocade de Toulouse (Barrière d'Union de l'A68) et Castres était de 52 minutes en 2014. Le Commissariat anticipe une augmentation de cette durée, et propose une valeur de 55 minutes en 2024. Dès lors, l'autoroute permettrait selon leurs évaluations un gain de temps de 22 minutes.

Ces valeurs se rapprochent des estimations moyennes proposées par ATOSCA. Le Commissariat Général à l'Investissement reproche toutefois au concessionnaire d'annoncer des valeurs maximales (35 minutes) trop optimistes. Cette évaluation est obtenue par le concessionnaire en comparaison des cas de fortes congestions en entrée de Castres sur l'itinéraire actuel de référence. Pour cela, le concessionnaire propose une estimation de 68 minutes de temps de trajet pour le trafic en 2024. Le passage à une durée de trajet de 33 minutes via l'autoroute permettrait donc le gain de temps avancé de 35 minutes. Le Commissariat Général à l'Investissement considère que la valeur de 68 minutes avancées par ATOSCA, qui suppose une vitesse moyenne de 20 km/h en entrée de Castres, est exagérée.

### Accessibilité de l'autoroute

Le gain de temps que permet l'autoroute n'est intéressant que si l'accessibilité de cette dernière est assurée. Ce point fait controverse, autant sur les questions d'accès géographique que financier.

Le tarif d'un aller-retour Castres-Toulouse s'établirait autour de 17€. L'accès pour un véhicule léger à l'A69, qui reliera Castres à Verfeil, coûterait 6.77€. A ceux-ci s'ajoutent 1.70€ pour circuler sur l'A68 qui relie Verfeil et Toulouse. Au total, l'aller-retour aura donc un prix de 16,94€.

Selon les opposants au projet A69, ce tarif fera de l'autoroute A69 l'une des plus chères de France. Alors que la RN126 est ouverte à tous les usagers, l'autoroute sera moins accessible aux plus modestes. ATOSCA se défend sur ce point. Le concessionnaire reconnaît proposer une autoroute aux tarifs parmi les plus élevés de France, mais cependant parmi les moins chères pour celles construites récemment :

*“On est vraiment plutôt dans la moyenne haute, dans l'ensemble des autoroutes, parce que les autoroutes historiques sont déjà amorties, donc sont moins chères au kilomètre que nous, que les autoroutes récentes. Mais dans les autoroutes récentes, on est vraiment parmi les moins chères.”*

ATOSCA assure par ailleurs avoir travaillé sur l'établissement de tarifs réduits pour les personnes empruntant régulièrement l'itinéraire. Ainsi, au-delà de 10 aller-retours par mois, un tarif de 4,06€ (au lieu de 6,77€) pour les véhicules légers sera proposé pour emprunter l'A69 entre Castres et Verfeil. L'aller-retour revient alors à 11,52€ au lieu de 16,94€, en prenant en compte le tarif d'accès à l'A68 entre Verfeil et Toulouse. Le tarif d'accès à l'A69 sera même de 2,71€ pour les véhicules électriques (empruntant

<sup>50</sup> « [Le projet d'autoroute A69 entre Toulouse et Castres est-il justifié ? 6 questions pour comprendre le débat](#) ». *Le Monde.fr*, 25 septembre 2023.

<sup>51</sup> « [Rapport au Commissaire Général à l'Investissement - Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse](#) ». Rapport gouvernemental, 5 octobre 2016.

régulièrement le trajet), qui disposeront dans tous les cas de réductions de l'ordre de 20%, compensées économiquement pour le concessionnaire par des prix plus élevés pour les véhicules les plus polluants. Pour les poids lourds et fourgonnettes, l'aller-retour coûtera ainsi autour de 35 ou 40€.

Les divers opposants considèrent ces adaptations de tarifs insuffisantes, comme dans le cas des véhicules électriques. Les réductions sur ces derniers, trop chers à l'achat, ne suffiraient pas. La mairie de Teulat le résume ainsi :

*“Il y a des ristournes qui se font soit avec des véhicules électriques, là vous divisez le prix par deux, encore faut-il avoir les moyens de se payer un véhicule électrique. Il y a un système d'abonnement aussi qui fait, je crois, une ristourne de 20%, et l'abonnement ça veut dire qu'il faut prendre l'autoroute tous les jours de la semaine pour retomber sur nos pattes.”*

Enfin, la contestation du projet autoroutier porte également sur son accessibilité géographique. La Route Nationale, accessible à intervalles réguliers sur son tracé, laissera place à une autoroute aux échangeurs en nombre limité. L'A69 ne disposera que de quatre diffuseurs, à Verfeil, Villeneuve-Lès-Lavaur, Puylaurens et Soual-Est. La mairie de Teulat le rappelle dans sa pré-étude pour un réaménagement de la RN126<sup>52</sup> : privilégier un tel projet aurait permis de garantir une meilleure accessibilité de la voie aux habitants locaux.

L'intérêt d'une liaison en bus express Toulouse-Castres est par conséquent débattue. Cette proposition a été avancée par Carole Delga, Présidente de la Région et étudiée par ATOSCA. Elle doit permettre de faciliter l'accès de la voie aux locaux. Les opposants au projet en pointent les limites : le bus ne desservirait qu'un nombre limité de villages, en raison du nombre restreint de sorties d'autoroute. La mairie de Teulat le résume ainsi :

*“Les bus express ne s'arrêteront jamais que dans les villages sur lesquels il y a, enfin on peut penser qu'ils s'arrêteront au moins dans les villages où il y a des sorties ou des entrées, ce qui déjà limite pas mal l'accès.”*

L'utilité du projet est questionnée en termes de gain de temps et d'accessibilité, mais aussi sur d'autres sujets que nous n'aborderons pas en détail. L'un d'eux fait intervenir la notion de flux de véhicules sur la RN126 (actuellement 8000 véhicules légers et 700 poids lourds par jour) et son report sur l'A69. Le concessionnaire attend 10300 utilisateurs par jour dès la mise en service de l'autoroute et 12000 en 2045, soit une importante part des utilisateurs captée par l'infrastructure couplée à une forte augmentation du trafic<sup>53</sup>. Néanmoins, cette estimation est contestée, et d'après un membre de la Confédération Paysanne, la fréquentation serait de l'ordre de 6000 véhicules, ce qui serait dû à l'émergence de nouveaux moyens de communication qui augmentent la possibilité de télétravail. Concernant les PL notamment d'agriculture, la desserte est souvent locale et aller d'une sortie d'autoroute à une autre sera trop contraignant, ce qui augmentera donc le trafic sur les routes locales et dans les villages. Pour le membre du conseil municipal de la Mairie de Teulat, les véhicules actuels qui transitent et souhaitent voyager d'un village à un autre n'utiliseront pas la future autoroute. Il estime alors une fréquentation de l'ordre de 4000 utilisateurs quotidiens, ce qui ne justifie pas la mise en place du projet selon lui. Il mentionne :

<sup>52</sup> Mairie de Teulat, BUROTEC. « [Synthèse - Pré-étude - Aménagement de la RN126](#) », décembre 2016, 29.

<sup>53</sup> « [Dossier de l'enquête publique Enquête publique unique portant sur les demandes d'autorisation dans le cadre de la construction de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse](#) ». 28 novembre 2022.

*“Si moi, de Teulat, je veux aller dans un village qui est à 15 kilomètres de chez moi, je ne vais pas revenir en arrière pour prendre l'autoroute, pour après ressortir à un endroit, pour après reprendre la départementale pour aboutir au village où je veux aller. Tous les déplacements locaux sont perturbés. Et donc s'il y a la moitié du trafic qui se reporte de la nationale aujourd'hui sur l'autoroute, ça sera déjà pas mal.”*

## Risque d'altération de la qualité du trajet gratuit

Enfin, dans la mesure où l'accessibilité à l'autoroute ne serait pas garantie pour tous, les opposants au projet autoroutier s'inquiètent de l'altération de l'itinéraire gratuit. La Route Nationale sera déclassée en Route Départementale et subira par conséquent des aménagements. En particulier, de nombreux ronds-points, visant notamment à la relier à l'autoroute, devraient être ajoutés :

*“Cette départementale, déjà par rapport à l'autoroute, sera entre guillemets, je dis bien entre guillemets, aménagée avec ces fameux ronds-points, ces fameuses chicanes, moi j'appelle ça comme ça. Donc, je vous dis, en en pleine campagne, vous allez tomber sur des ronds-points comme ça, c'est des doubles ronds-points. Il y en a six comme ça. Donc je ne suis pas sûr que d'un point de vue sécuritaire, ce soit mieux.”<sup>54</sup>*

Par ailleurs, les contournements de Puylaurens et Soual, actuellement inclus dans la RN126 et permettant d'éviter ces villages, seront compris dans l'A69. Les véhicules suivant l'itinéraire gratuit seront alors reportés vers les centres-villages :

*“On revient 10-15 ans en arrière quoi, même 20 ans en arrière avec les problèmes de pollution, le problème de traversée du village, les risques d'accident, etc.”<sup>55</sup>*

Le temps de trajet gratuit serait donc très largement augmenté. La mairie de Teulat<sup>56</sup> l'estime à 20 minutes. *Le Monde*<sup>57</sup>, pour sa part, obtient une évaluation de 12 minutes, inférieure mais corroborant cette vision.

Les débats sur la réalité du désenclavement réalisé par l'A69 s'insèrent dans la question plus générale de l'intégration de l'autoroute dans le territoire et ses besoins. Les promoteurs du projet défendent le fait que cette infrastructure irriguera la région de Castres, là où les opposants avancent qu'aucun projet de territoire n'a été pensé en relation avec l'A69. D'ailleurs, cette question ne se limite pas strictement aux aspects de désenclavement et de dynamisation. Un large pan de la controverse porte sur les impacts écologiques de l'autoroute sur les espaces naturels et agricoles traversés.

<sup>54</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

<sup>55</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

<sup>56</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

<sup>57</sup> [« Le projet d'autoroute A69 entre Toulouse et Castres est-il justifié ? 6 questions pour comprendre le débat »](#). Le Monde.fr, 25 septembre 2023.

## ■ III/ Enjeux écologiques du projet

En France, le Code de l'environnement stipule que pour une liste précise de types de projet<sup>58</sup>, parmi lesquels les constructions autoroutières, une évaluation environnementale doit être menée. Pour l'A69, la contestation ne se limite pas aux aspects socio-économiques : la dimension écologique du projet est également critiquée. Les scientifiques de l'Atécopol, un collectif toulousain de spécialistes de diverses disciplines dont *"Pas un·e seul·e membre n'est favorable à la construction de l'autoroute A69"*, soulignent dans une lettre ouverte qu'il *"est plus que temps de mettre un terme aux pratiques d'aménagement obsolètes, vestiges d'un passé qui nous a menés au désastre climatique et écologique actuel"*<sup>59</sup>. Le débat environnemental se concentre notamment autour de différents axes : l'impact au sol du projet, tant sur la faune que la flore, l'impact carbone, comparés à d'autres alternatives, et finalement la compensation environnementale, ne faisant pas l'unanimité scientifique. Ces sujets ont tous été abordés dans le rapport d'étude du concessionnaire ATOSCA, et analysés par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) : ces études et contre-expertises démontrent bien que les enjeux écologiques sont plongés au coeur de la controverse et relèvent d'un jeu d'interprétation des données environnementales.

Le maître d'ouvrage de l'A69 doit prendre des *"mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement"*<sup>60</sup>. Cette démarche Éviter, Réduire et Compenser (ERC) est au cœur de l'étude d'impact d'ATOSCA<sup>61</sup>. L'Etat a mis à disposition une autorité compétente afin d'évaluer cette étude d'impact dont l'objectif était de préciser *"les éléments permettant au maître d'ouvrage d'ajuster le contenu de l'étude d'impact à la sensibilité des milieux et aux impacts potentiels du projet sur l'environnement"* (Loi R122-4). A cet effet, l'Autorité environnementale a délivré son analyse<sup>62</sup>. En complément, le CNPN a émis le 12 septembre 2022 un avis défavorable<sup>63</sup>, un avis qui, par essence, n'est pas contraignant. L'enquête publique entamée le 28 novembre 2022<sup>64</sup> devait permettre d'obtenir les dernières autorisations pour lancer les travaux.

### ■ A/ Comment l'emprise au sol fait-elle débat dans l'évaluation de son impact environnemental ?

Dans cette partie, nous dressons une liste non exhaustive de points sensibles sur l'emprise environnementale au sol du projet qui opposent les analyses d'ATOSCA aux plus hautes instances environnementales publiques dans leurs dossiers et rapports respectifs.

#### Comment l'emprise sur le terrain est-elle évaluée ?

Initialement, la première version du projet autoroutier prévoyait une superficie de 491 hectares, dont 356 hectares d'emprises définitives, le reste étant temporaire dans le cadre

<sup>58</sup> [« Article R122-2 - Code de l'environnement - Légifrance »](#). Site gouvernemental, 5 juillet 2020.

<sup>59</sup> [« Les 200 scientifiques de l'Atécopol demandent l'arrêt immédiat des travaux de l'A69 | Le Club »](#), 24 septembre 2023.

<sup>60</sup> [« Décret n° 2018-638 du 19 juillet 2018 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 x 2 voies entre Castres \(Tarn\) et Verfeil \(Haute-Garonne\), conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée »](#). 19 juillet 2018.

<sup>61</sup> [« Article R122-4 - Code de l'environnement - Légifrance »](#). 1 juillet 2023.

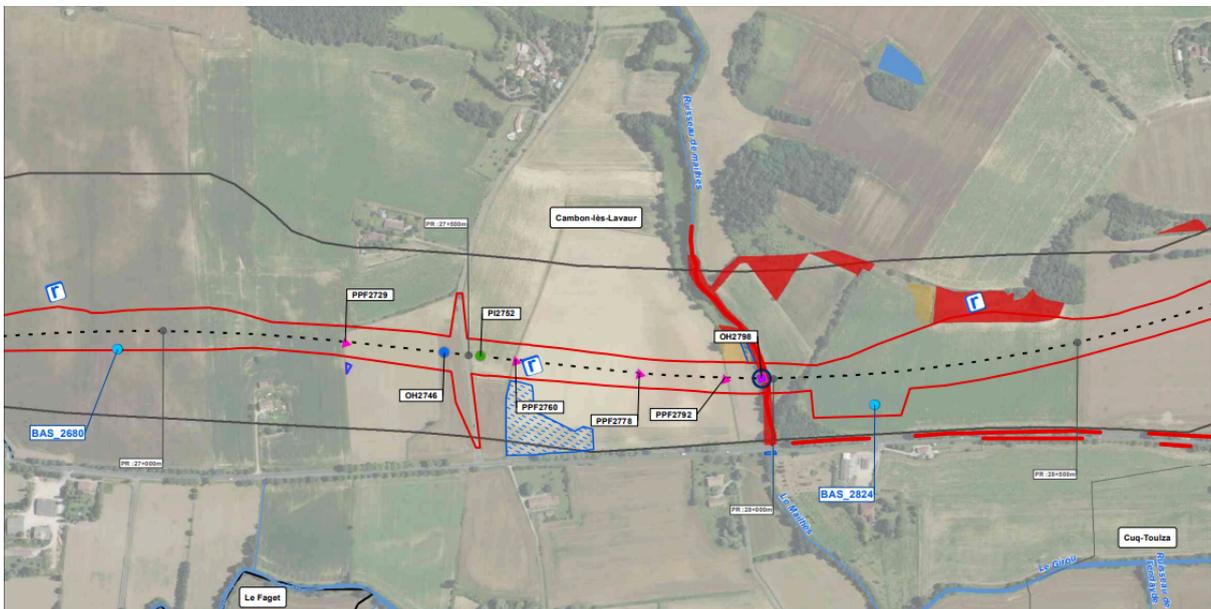
<sup>62</sup> [« Avis délibérés de l'Autorité environnementale sur l'A69 »](#), 6 octobre 2022.

<sup>63</sup> [« Avis du conseil national de protection de la nature »](#), 12 septembre 2022.

<sup>64</sup> [« Enquête publique unique du 28/11/2022 au 11/01/2023 - Autorisation environnementale préalable à la réalisation de la liaison Castres-Toulouse portée par ATOSCA et ASF - Rapport et conclusions de la commission d'enquête »](#). Enquête publique. Haute-Garonne et Tarn: Tribunal administratif de Toulouse, 9 février 2023.

des travaux. Différents milieux sont concernés par cette implantation : des milieux agricoles et leurs haies, des milieux boisés, des prairies de fauche et pâturées en extensif, des fourrés. Finalement, grâce à différentes mesures ERC, ATOSCA a été capable de réduire l'emprise définitive sur le sol à un total de 300 hectares<sup>65</sup>. Parmi ces mesures, l'adaptation du tracé et l'adoption du système de flux libre ont permis de remplacer les larges barrières de péage pour entrer et sortir par des systèmes de détection automatique des utilisateurs.

L'étude de cette emprise sur le sol pointe les impacts directs et potentiels du projet sur les milieux humain et naturel, regroupés sous différentes thématiques menant chacune à une série de mesures ERC. Parmi ces thématiques, on peut lister les emprises sur les parcelles agricoles, l'acoustique et la gêne sonore due au trafic, la qualité de l'air, l'impact sur le patrimoine et le paysage. Dans cette étude d'impact, toutes ces thématiques sont représentées sur des centaines de photos satellites du tracé de l'autoroute, avec les différents milieux identifiés et représentés. Ce travail conséquent a été passé au peigne fin par des autorités analytiques, telles que l'Autorité environnementale et le CNPN.



Exemple d'analyse et de projection du tracé sur vue satellite - [Etude d'impact ATOSCA - Pièce A - Note de présentation non technique](#)

## L'évaluation des potentiels environnementaux des terres traversées

Construire une route sur une terre naturelle détruit ce qui y vit, mais aussi tout ce qui pourrait y naître dans le futur. Ces deux aspects doivent être pris en compte dans l'étude environnementale. Dans leurs tableaux de synthèse relatifs au milieu naturel<sup>66</sup>, ATOSCA cible les impacts génériques suivants sur les habitats naturels, les corridors écologiques, et la faune et la flore.

Un listing des espèces de la faune et de la flore relativement exhaustif a donc été réalisé sur les zones impactées, qui pour certaines jouissent d'un écosystème d'une grande rareté selon les locaux. Des mesures sont proposées pour réduire l'impact sur ces écosystèmes, comme par exemple la MR07 qui prévoit le "Déplacement des arbres à Grand Capricorne et autres coléoptères saproxyliques". Malgré toutes ces considérations, le CNPN souligne que "l'étude minimise les impacts en matière d'habitabilité des milieux avoisinants l'autoroute"

<sup>65</sup> [« Etude d'impact d'ATOSCA - Pièce A - Note de présentation non technique »](#). 9 août 2022.

<sup>66</sup> [« Etude d'impact d'ATOSCA - Pièce A - Note de présentation non technique »](#). 9 août 2022.

pour la faune locale, notamment l'impact délétère du bruit démontré sur les oiseaux et chiroptères. Un représentant d'ATOSCA se défend sur la valeur minimale de ces terres :

*“On n'est pas dans des terrains qui sont extrêmement sensibles d'un point de vue environnemental. Il n'y a pas de plantes exceptionnelles, d'animaux exceptionnels sur le tracé. [...] Et on a aussi évité les zones sensibles. On en a évité quatre qui étaient sur le tracé initial.”<sup>67</sup>*

Lorsque le CNPN aborde les terres agricoles, il dénonce le fait que le dossier du projet considère ses impacts sur les milieux agricoles comme “négligeables”, oubliant de prendre en compte le potentiel de réactivation de la biodiversité, les différents types de culture, les potentiels d'agro-écologie. La minimisation de cet impact résulte du fait qu'ATOSCA considère les terres agricoles et les espaces arborés comme des terres “artificialisées”, et n'ayant pas d'enjeux environnementaux à proprement parler, faussant alors les investissements à réaliser en matière de compensation, comme le souligne un membre de la Confédération Paysanne :

*“[Ce sont des espaces] de campagne avec de grands terrains arborés. Et tout ça, ils le broient, ils le coupent. Ça ne rentre dans aucun calcul ou compensation, parce que pour eux, c'est artificiel. Alors que ce sont des vraies forêts, des vrais écosystèmes qui sont détruits.”<sup>68</sup>*

## Les milieux hydrauliques impactés : zones humides et nappes phréatiques

Le cas des zones humides est un exemple récurrent des entretiens, faisant l'objet dans l'étude d'impact d'ATOSCA de 12 mesures d'évitement et de réduction, et de 17 mesures de compensation, démontrant l'importance de cet enjeu<sup>69</sup>. Une zone humide est un milieu où le principal facteur d'influence du biotope et de sa biocénose est l'eau. Tandis qu'un représentant du concessionnaire assure que leurs bureaux d'études ont fait “*tout un travail pour voir les zones humides concernées, les zones humides impactées*” afin qu'elles soient “*recréées*”, un représentant de la Confédération Paysanne révèle qu'en réalité, sur le terrain, le principe qui vise “*un objectif d'absence de perte nette de biodiversité*”<sup>70</sup> est bafoué :

*“Il y en a des milliers, des trucs hyper rares que personne n'a cherché. [...] on prend la terre, on décape et on va la mettre dans la nouvelle zone humide. Mais ça, ils ne le font pas. Eux, [...] ils vont mettre du caillou là-dessus et l'ancienne zone humide va être sous du bitume.”<sup>71</sup>*

Plus largement, toute l'hydrologie autour du tracé est impactée. D'une part, l'autoroute sera construite sur des endroits encaissés de 6 à 8 mètres de profondeur, qui traversent des nappes phréatiques : “*Sans parler de polluer, ça va complètement bouleverser tous les circuits, c'est évident*” annonce un représentant de la Mairie de Teulat. Selon la Confédération Paysanne, “*la nappe va être drainée, et comme ils ne prélèvent pas l'eau et qu'ils la remettent dans le milieu naturel, ils considèrent qu'il n'y a aucun impact*”. Les opposants à l'A69 s'accordent à dire que la modification de la continuité et du régime des écoulements des eaux superficielles et souterraines aura un impact bien sous-estimé par les soutiens du projet. Le représentant de la Confédération Paysanne sonne l'alarme en mettant ces éléments en perspective des événements de sécheresse, plus violents, plus fréquents : “*C'est compliqué de faire pousser quand il fait des canicules comme ça. C'est compliqué quand la sécurité de l'eau d'irrigation devient très fragile.*”

<sup>67</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>68</sup> Entretien - Confédération paysanne - 02/11/2023.

<sup>69</sup> « [Etude d'impact d'ATOSCA - Pièce A - Note de présentation non technique](#) ». 9 août 2022.

<sup>70</sup> « [Article L110-1 - Code de l'environnement - Légifrance](#) ». 25 août 2021.

<sup>71</sup> Entretien - Confédération paysanne - 02/11/2023.

D'autre part, une grande partie de l'autoroute passerait en zone inondable selon la mairie de Teulat, qui reste sceptique vis-à-vis de la stratégie d'ATOSCA : elle consisterait à réhausser sur plusieurs kilomètres la route, mettre en place des remblais et prévoir des zones spécifiques pour les inondations.

Cet impact au sol provoque des effets dominos encore plus importants :

*“Ce qui est grave sur notre territoire, c'est bien la végétation qui fait le froid et les précipitations. En artificialisant, en dévégétalisant, on met clairement le territoire en tension au niveau précipitation. Et c'est ce petit territoire qui permet, dans la plaine, d'aller remplir les barrages qu'on a en montagne.”<sup>72</sup>*

Elle rappelle que les moindres actions de destruction au sol peuvent perturber des cycles climatiques et hydrauliques à une échelle bien plus large. La Confédération Paysanne rappelle que l'eau est élémentaire, et que pour leurs modèles statistiques de prévision, les maîtres d'ouvrages en BTP raisonnent sur les 100 dernières années. C'est oublier que le système climatique s'emballe, et que la dernière année parmi les plus sèches sur le dernier siècle deviendrait potentiellement la norme sur les années à venir :

*“On est sur un emballement, un décrochement de notre climat. Et du coup, on ne va pas dire tous les ans, c'est la centennale la plus sèche. Il faut raisonner autrement. Et les institutions ne sont pas prêtes.”<sup>73</sup>*

## La viabilité environnementale au sol de l'A69 par rapport à l'ASP-RN126

Dans une étude d'impact, il est attendu de mettre en perspective ses impacts par rapport à ceux des solutions alternatives proposées. Pour l'A69, l'alternative Aménagement Sur Place de la RN126 (ASP-RN126) a été proposée en 2016 dans le cadre de l'enquête publique, et visait à transformer l'actuelle RN126 en 2x2 voies. Cette étude de contre-projet *“fait suite au refus de l'Etat, maître d'ouvrage de l'A69, de réaliser cette étude et de faire une analyse comparative sur les avantages et inconvénients entre l'autoroute et l'aménagement sur place de la RN126”<sup>74</sup>* dénonce le collectif RN126. Au-delà des promesses de sécurité sur la RN126, c'était un projet avec une emprise sur le foncier agricole bien moindre, prévoyant 94 hectares impactés au maximum<sup>75</sup>. Cependant, un représentant du concessionnaire décrit cette alternative comme du *“bricolage”*, et rappelle que le tracé est déjà fixé (c'est celui de la RN126), en mentionnant les centaines de platanes à sa bordure qu'il faudrait couper, bien plus que les effets de l'A69. L'impact au sol est irréductible car figé dans l'espace :

*“On touche encore plus de bâtiments. On ne peut pas éviter les zones sensibles parce qu'on est contraint par le tracé. Donc on a là encore un impact environnemental beaucoup plus fort, et un impact humain beaucoup plus fort qu'avec un tracé neuf que je peux faire en bordure, où du coup je peux tout refaire correctement et éviter les zones sensibles.”<sup>76</sup>*

ATOSCA se positionne donc en meilleure solution sur l'aspect environnemental. Cependant, l'entreprise répond à une commande d'infrastructure de type autoroutière, et *“expédie”* donc ses analyses d'alternatives en ne listant que les désavantages selon le CNPN, qui dénonce les méthodes du concessionnaire :

<sup>72</sup> Entretien - Confédération paysanne - 02/11/2023.

<sup>73</sup> Entretien - Confédération paysanne - 02/11/2023.

<sup>74</sup> [« ASP RN126 - Pour l'aménagement de la RN126 - Contre l'A69 Castres Toulouse »](#), 2016.

<sup>75</sup> Mairie de Teulat, BUROTEC. [« Synthèse - Pré-étude - Aménagement de la RN126 »](#), décembre 2016, 29.

<sup>76</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

*“Le pétitionnaire considère que la démarche ERC serait plus difficile à mener du fait de la contrainte du tracé existant. Le CNPN pense cependant que la biodiversité présente à proximité immédiate de l’infrastructure existante est moins riche que sur le nouveau tracé prévu, du fait des conséquences du fonctionnement de la RN126, d’autant plus que celle-ci franchit essentiellement des zones cultivées. Le pétitionnaire ne démontre pas ses affirmations lorsqu’il écrit que le nouveau tracé constitue une alternative de moindre impact écologique. [...] Les cartes sont en réalité assez incompréhensibles.”<sup>77</sup>*

Aux yeux d’un représentant d’ATOSCA, *“notre projet était exemplaire”*, notamment parce qu’il faisait en sorte que *“l’insertion environnementale soit parfaite”*. Bien que le CNPN ait dressé un avis défavorable en ciblant de nombreux défauts, l’autorisation environnementale a finalement été accordée par les préfets<sup>78</sup>. Le rejet de la demande de suspension de l’exécution de cet arrêté<sup>79</sup> par le Tribunal administratif de Toulouse révèle les rouages juridiques sous-jacents qui jouent en faveur du projet. Notamment, la raison impérieuse d’intérêt public majeur (RIIPM) déclarée par l’Etat permet de déroger à l’interdiction de porter atteinte aux paysages et espèces protégées<sup>80</sup>. Le CNPN considère d’ailleurs injustifiable cette RIIPM face aux arguments avancés, jugés limités. Un membre de la Confédération Paysanne fulmine face à la situation :

*“Dans l’enquête publique, le but du jeu c’était d’avoir des écologues qui trouvent des bêtes protégées, des écosystèmes un peu rares. [...] On en a trouvé de ces bêtes-là [...] C’est très rare dans le Tarn. Mais on a la dérogation pour le péter.”<sup>81</sup>*

Néanmoins, pour obtenir la validation environnementale, ATOSCA a dû jouer le jeu et suivre la démarche ERC : ci-dessus nous avons vu des efforts dans la démarche de l’entreprise pour éviter et réduire l’emprise au sol de son œuvre. Il reste désormais à analyser la troisième et dernière action : compenser.

## ■ B/ La compensation écologique : efficacité réelle ou greenwashing ?

Le principe de compensation écologique est un concept datant de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, présent dans la réglementation française depuis 1976. La compensation représente le 3<sup>ème</sup> niveau de la démarche ERC dans la mitigation des effets environnementaux d’un projet. Les différentes définitions de la compensation s’accordent généralement à la désigner comme *“un ensemble d’actions mesurables d’une politique de conservation conçue pour contrebalancer les impacts résiduels significatifs d’un projet d’aménagement sur la biodiversité qui demeurent après des mesures d’évitement et de réduction de ces impacts”<sup>82</sup>*. Dans les faits, depuis son introduction dans les textes légaux, la compensation a été au cœur de débats d’interprétation.

En écologie scientifique, l’utilisation de mesures et d’indicateurs afin de qualifier et de quantifier la biodiversité présente dans les écosystèmes est monnaie courante. Ce qui est remis en question dans la compensation écologique n’est donc pas fondamentalement cette utilisation de mesures et d’indicateurs, mais bien la question de comparabilité, ou

<sup>77</sup> [« Avis du conseil national de protection de la nature », 12 septembre 2022.](#)

<sup>78</sup> [« Projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse : Délivrance des autorisations environnementales | La préfecture et les services de l’État en région Occitanie », 3 mars 2023.](#)

<sup>79</sup> [« Tribunal administratif de Toulouse : Rejet de la demande de suspension de l’exécution de l’arrêté du 1er mars 2023 portant autorisation environnementale pour la réalisation de la liaison autoroutière Verfeil-Castres dite « A69 » », 2 août 2023.](#)

<sup>80</sup> [« Etude d’impact d’ATOSCA - Pièce A - Note de présentation non technique », 9 août 2022. Rubrique 5.2](#)

<sup>81</sup> Entretien - Confédération paysanne - 02/11/2023.

<sup>82</sup> Devictor, Vincent. [« La compensation écologique : fondements épistémiques et reconfigurations technoscientifiques »](#). Natures Sciences Sociétés 26, n° 2 (2018): 136-49.

d'établissement d'équivalence, entre la destruction d'un écosystème, et la construction d'un autre ailleurs.

### La compensation sur l'artificialisation, fondée sur l'équivalence des terres

Comment la compensation écologique s'intègre-t-elle dans le projet de construction de l'A69 ? Dans son étude d'impact, ATOSCA commence par définir la compensation écologique comme *“un ensemble d'actions en faveur des milieux naturels, permettant de contrebalancer les dommages causés par la réalisation d'un projet qui n'ont pu être suffisamment évités ou réduits (impacts résiduels)”*<sup>83</sup>, faisant bien écho à la définition généralement acceptée. Cette étude repose sur un travail professionnel de quantification des impacts environnementaux sur les différents milieux et espèces, complété par des mesures compensatoires. C'est le bureau d'étude Biotopé, spécialisé en mesures compensatoires, réunissant une grande équipe d'écologues, qui a mené l'évaluation environnementale et dressé la liste des mesures compensatoires.

L'artificialisation du sol serait ainsi compensée par ATOSCA par :

- La réhabilitation de zones à potentiel humide avec un ratio de 2,5 : pour 20 ha affectés par le tracé, 55 ha seront renaturalisés.
- Le replantement de platanes avec un ratio de 2 : pour 260 platanes coupés, 520 seront replantés sur d'autres alignements.
- Le replantement des arbres et arbustes impactés avec un ratio de 5.

Concernant les nouveaux arbres plantés, les détracteurs de la compensation avancent qu'il n'y aurait pas d'équivalence avec des arbres centenaires en termes de stockage de carbone<sup>84</sup>, puisque la capacité de stockage augmente avec la taille et l'âge. Face à cela, ATOSCA adopte une vision plus long-termiste, car si les arbres plantés n'ont pas la même capacité d'absorption que ceux qu'ils remplacent, il suffit de quelques années pour atteindre un volume foliaire équivalent, donc une absorption de CO<sub>2</sub> équivalente, et d'une vingtaine d'années pour quintupler ce volume foliaire :

*“On fait la critique qu'à l'instant T, à l'instant zéro, quand on coupe un arbre, vous n'avez pas le même volume foliaire, vous n'avez pas la même absorption de CO<sub>2</sub>. C'est la vie naturelle des forêts, l'exploitation humaine des forêts, comme ça a toujours été fait. [...] Ça va se compenser très vite et dans la durée.”*<sup>85</sup>

Autrement dit, ces mesures de compensation forestière mises en place sont en ligne avec les habitudes sempiternelles d'exploitation forestière.

Quant aux zones humides, ATOSCA souligne la différence entre les zones humides réelles et les terres agricoles avec un potentiel de zone humide. Tandis que les premières doivent forcément être compensées selon la réglementation, les deuxièmes, plus difficiles à déterminer, ne le sont pas forcément, et c'est donc un choix conscient de la part du concessionnaire de considérer qu'il y a une vingtaine d'hectares de zone humide à compenser, et non pas deux ou trois :

*“Nous, le choix qu'on a fait, c'est de porter le curseur au maximum de ce que prévoit la réglementation et de compenser avec un ratio de 2,5. C'est-à-dire qu'on va renaturer 55 hectares de zones humides.”*<sup>86</sup>

On notera l'enjeu de définition des zones humides ou plus largement des terres compensables. C'est un enjeu similaire à la définition des terres artificialisées que nous

<sup>83</sup> « [Etude d'impact d'ATOSCA - Pièce A - Note de présentation non technique](#) ». 9 août 2022. P107.

<sup>84</sup> « [Les 200 scientifiques de l'Atécopol demandent l'arrêt immédiat des travaux de l'A69 | Le Club](#) », 24 septembre 2023.

<sup>85</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>86</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

avons vu plus haut, qui avait mené ATOSCA à considérer son impact comme “négligeable”<sup>87</sup>.

Néanmoins, la stratégie du concessionnaire est très intéressante : elle mise sur la surcompensation en renaturant une surface plus grande que celle détruite. L’objectif est non seulement de compenser les dommages causés à l’environnement, mais aussi de créer des écosystèmes encore plus dynamiques et intéressants que les écosystèmes actuels. Ainsi, en évoquant une zone de compensation, notre interlocuteur chez ATOSCA affirme :

*“Il y a tout un travail extrêmement fin qui est fait en termes de compensation, qui fait que je suis certain que cette zone, après l’arrivée de l’autoroute, aura une dynamique naturelle plus intéressante qu’elle n’a aujourd’hui.”<sup>88</sup>*

ATOSCA étaye également sa proposition compensatoire par des mesures plus innovantes qui dépassent le simple replantement d’arbres ou la renaturation d’espaces : d’une part l’achat d’hectares de forêt aujourd’hui exploités en s’engageant à ne pas les exploiter pour relancer une dynamique forestière naturelle, d’autre part l’inauguration d’une enveloppe de 2,3 millions pour soutenir le monde agricole.

Un dernier argument qu’évoque ATOSCA pour justifier la mise en place et la viabilité des mesures compensatoires choisies est le fort encadrement par la réglementation, qui impose une obligation de résultats sur les mesures compensatoires et donc un suivi dans la durée des dynamiques environnementales des zones en question<sup>89</sup>.

En fin de compte, le concessionnaire de l’autoroute A69 développe un argumentaire solide pour justifier la nature des mesures compensatoires prises, mais également leur quantité, et leur conformité avec les pratiques usuelles d’exploitation de la nature, en s’appuyant sur le suivi par la réglementation de la compensation. L’on part ainsi du principe que les écosystèmes peuvent être caractérisés entièrement par des chiffres, et que les impacts environnementaux à compenser sont ceux liés à l’artificialisation des terres, qui est donc par ce processus mise au centre de la controverse, au détriment d’autres impacts écologiques, par exemple liés aux émissions de CO<sub>2</sub> provoquées par le trafic accru de véhicules. Toutefois, cette notion de compensation et cette vision des écosystèmes et des impacts écologiques sont remises en question notamment par les associations environnementales et certains élus locaux.

## Des compensations jugées insuffisantes

Dans son avis défavorable, le CNPN juge incomplète la démonstration par ATOSCA de la compensation obligatoire<sup>90</sup> des atteintes environnementales qui n’ont pu être ni évitées ni réduites, en tenant compte des espèces et habitats naturels affectés. Il déplore également l’absence de mesure de désartificialisation : *“Alors que ce projet entraînerait une artificialisation par asphaltisation de 356 hectares, il ne prévoit aucune mesure de désartificialisation.”<sup>91</sup>* Les mesures écologiques compensatoires déclinées par ATOSCA pour pallier la destruction des terres autour de l’autoroute sont en effet critiquées par différents opposants au projet, autant sur leur fond que sur leur existence même.

En suivant la définition de la compensation écologique qui vise une *“absence de perte nette de biodiversité”<sup>92</sup>*, la mairie de Teulat et les associations environnementales comme l’Atécolpol estiment insuffisantes les mesures prises. Ils soulignent en effet la

<sup>87</sup> [« Avis du conseil national de protection de la nature », 12 septembre 2022.](#)

<sup>88</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>89</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>90</sup> [« Article L110-1 - Code de l’environnement - Légifrance », 25 août 2021.](#)

<sup>91</sup> [« Avis du conseil national de protection de la nature », 12 septembre 2022.](#)

<sup>92</sup> [« Article L110-1 - Code de l’environnement - Légifrance », 25 août 2021.](#)

non-équivalence entre les écosystèmes détruits et ceux reconstruits, voire même que la notion d'équivalence relève d'une "*simplification à outrance des écosystèmes*". Ainsi, au-delà du stockage du carbone, un arbre centenaire ne peut être remplacé par de jeunes arbres, en raison "*des autres vivants avec lesquels il interagit, de son importance dans la régulation du cycle de l'eau et du microclimat local*"<sup>93</sup>.

Les élus de la mairie de Teulat insistent également sur l'absurdité des mesures compensatoires concernant les zones humides: "*c'est refaire des zones humides où il y a déjà tout un écosystème dessus, en croisant les doigts que de la vie va se développer de nouveau dans les mares.*"<sup>94</sup> Dans cette intervention, l'expression "croiser les doigts" suggère que croire au développement des zones compensatoires est réellement un acte de foi. Cette vision rejoint l'argumentaire du journal *Reporterre*, qui soulève la question des chances de survie des arbres replantés. Ainsi, un rapport publié par le ministère de l'Agriculture sur les plantations forestières en France montre qu'en 2022, environ 38% des plantations ont été "*ratées*" et 22 % des plants sont morts<sup>95</sup>. De plus, le concessionnaire fait face à des problèmes logistiques qui pourraient l'empêcher de mener à terme ses projets de compensation : "*la maîtrise de quelques terrains identifiés n'était pas possible faute d'accord avec les propriétaires concernés*"<sup>96</sup>.

Outre l'insuffisance de la restauration d'espaces permise par la compensation et l'échec auquel pourraient être vouées les mesures compensatoires, l'impossibilité de recréer des dynamiques similaires aux existantes en si peu de temps est invoquée par une biologiste membre de l'Atécopol: "*Les dommages créés par les aménagements sont immédiats, pérennes voire irréversibles. Alors que la compensation aura effet différé dans le temps, il faudra plusieurs décennies avant de rétablir un écosystème*"<sup>97</sup>. De plus, selon cette biologiste, sur une telle échelle temporelle, il est difficile de prévoir un fonctionnement correct et attendu des mesures de compensation, étant donné leur forte interdépendance avec de nombreuses données naturelles, comme l'état hydrologique de la région.

Au-delà des interrogations portant sur la nature des compensations écologiques, leur quantité, et leur viabilité dans les prochaines décennies, une partie de la communauté scientifique est critique sur le concept de compensation écologique, qui compare trop souvent des grandeurs qui ne sont pas comparables. Selon l'Atécopol, la notion de compensation tend bien vite à court-circuiter le débat sur la pertinence d'un projet, en étant proposé comme le moindre-mal face aux dommages inévitables. La possibilité de renoncer s'efface face à la compensation : loin d'une arme de préservation de la nature et du climat, la compensation se transforme bien vite en "*un outil au service de la prolifération de projets d'aménagement écocides*"<sup>98</sup>, qui légitime d'une certaine façon la destruction de la nature.

Les mesures de compensation sembleraient permettre en théorie de réduire les externalités négatives, mais en pratique de peindre en vert un projet au potentiel délétère. Chaque projet de territoire doit être projeté dans les temps actuels et à venir, dans le spectre du réchauffement climatique, afin d'estimer son impact global sur la société humaine et le climat. La grandeur la plus simple à mesurer dans ce paradigme est l'impact carbone.

<sup>93</sup> [« Les 200 scientifiques de l'Atécopol demandent l'arrêt immédiat des travaux de l'A69 | Le Club », 24 septembre 2023.](#)

<sup>94</sup> Entretien - Mairie de Teulat - 03/11/2023.

<sup>95</sup> [« L'A69, une autoroute écolo ? On a vérifié ». Reporterre, 20 octobre 2023.](#)

<sup>96</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>97</sup> [« L'A69, une autoroute écolo ? On a vérifié ». Reporterre, 20 octobre 2023.](#)

<sup>98</sup> [« L'Atécopol demande l'arrêt immédiat des travaux de l'A69 – Atelier d'ÉCOlogie POLitique ». 24 septembre 2023.](#)

## ■ C/L'impact carbone : une autoroute dans l'air du temps ?

La construction d'une nouvelle autoroute vise une amélioration des mobilités dans le territoire. Toutefois, un tel projet peut poser question au regard des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les attentes sur la pertinence écologique de l'A69 sont donc élevées et l'acceptabilité du projet est un sujet majeur pour le concessionnaire ATOSCA comme l'explique l'un de ses représentants<sup>99</sup> :

*“On a considéré à la fois qu'il y avait un enjeu pour nous d'être exemplaire sur l'environnement, que cette autoroute soit vraiment au dernier standard de ce qu'on peut faire du point de vue environnemental, mais aussi qu'on soit exemplaire du point de vue transition énergétique.”*

Un des premiers leviers d'action a donc été la démarche ERC qui est détaillée plus tôt dans l'article. L'autre principal levier d'action utilisé par le concessionnaire a alors été la promotion d'une mobilité écologique, moins émettrice en CO<sub>2</sub>. Cela permet à l'autoroute de s'inscrire dans une démarche d'incitation aux mobilités vertes, en accord avec les politiques nationales d'électrification des modes de transports<sup>100</sup>.

### Une autoroute qui se veut vecteur d'innovation et de transition écologique

La stratégie adoptée par ATOSCA pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du trafic routier se joue d'une part de manière structurelle.

En effet, le concessionnaire mise fortement sur l'usage d'un système de péage flux-libre. Ce dernier consiste en un ensemble de caméras capables d'identifier les badges de télépéage et les plaques d'immatriculation des automobilistes, permettant de déterminer le trajet effectué par chaque conducteur et ainsi d'appliquer la tarification nécessaire<sup>101</sup>. Ce système ne nécessite donc pas l'installation de barrières de péage physiques, fluidifiant le trafic. Ce type d'installation reste encore inédit en France. Seule une autre autoroute, l'A79 en Auvergne, est équipée d'un tel système à l'heure actuelle et les autoroutes A13 et A14 vont adopter ce système en 2024<sup>102</sup>. Plusieurs attraits de ce système sont alors vantés. En plus de réduire les temps de trajet et l'emprise au sol, 25 hectares “*rendus à la nature*” sont alors estimés par Sanef pour la paire A13-A14, la fluidification du trafic permet de réduire les émissions des véhicules thermiques liées aux phases d'arrêt et de fonctionnement à vitesse réduite. En plus de cela, le projet proposé par ATOSCA annonce la construction de 2 aires de covoiturage et de 16 points de recharge pour véhicules électriques. Cette démarche s'inscrit alors dans la volonté nationale de promouvoir les mobilités alternatives, bas carbone, par l'installation d'infrastructures qui faisaient défaut jusque-là dans la région.

D'autre part, les réductions de 20% pour les véhicules électriques et cumulables avec les abonnements s'inscrivent dans cette démarche. Ce geste financier semble pertinent alors que le coût à l'achat pour un véhicule électrique reste encore plus élevé que pour un véhicule thermique et ce malgré les aides proposées par l'État<sup>103</sup>.

L'approche d'ATOSCA reflète ainsi un certain techno-solutionnisme et mise sur l'intégration et le déploiement de nouvelles technologies pour justifier la pertinence écologique du projet.

<sup>99</sup> Entretien - ATOSCA - 15/11/2023.

<sup>100</sup> « [Décret n° 2021-159 du 12 février 2021 relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique](#) ». 12 février 2021.

<sup>101</sup> « [A79 - Le péage en flux libre](#) »

<sup>102</sup> « [L'Autoroute en flux libre : le péage d'autoroute sans barrière, en système ouvert | Sanef.com](#) »

<sup>103</sup> Bloomberg NEF. « [Hitting the EV Inflection Point](#) », mai 2021.

## Scepticisme persistant de comités scientifiques

Néanmoins, ces propositions n'arrivent pas à convaincre pleinement l'ensemble des instances consultatives. Ainsi, l'Autorité environnementale (Ae), saisie le 6 octobre 2022, au moment où le projet a été jugé d'utilité publique, a étudié la question des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre engendrées par le projet. C'est ainsi que l'Ae a rendu un avis défavorable sur l'étude d'impact réalisée par ATOSCA<sup>104</sup>, notant :

*“de nombreuses lacunes en ce qui concerne les impacts sanitaires, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. L'analyse des variantes ne considère que le mode routier sans exploration suffisante de solutions de substitution raisonnables moins carbonées et moins consommatrices d'espace.”*

De même, le collectif Atécopol (Atelier d'Écologie Politique) souligne le non-sens écologique à soutenir le transport routier individuel dans une lettre ouverte adressée aux représentants politiques favorables à l'A69<sup>105</sup>. Ce collectif est composé de 200 scientifiques dont certains ayant participé à la rédaction des rapports du GIEC. Il s'attaque à ce qu'il considère être des manques de rigueur d'ATOSCA. Il avance, données de l'ADEME<sup>106</sup> à l'appui, que le développement du transport individuel, même électrifié, conserve une empreinte carbone supérieure à celui de modalités comme le train ou l'autocar. En adressant cette lettre ouverte, Atécopol entend faire valoir l'expertise scientifique de ses membres, désavouer sur la place publique les revendications apportées par le concessionnaire et donner une nouvelle portée aux avis émis par les instances consultatives.

<sup>104</sup> [« Avis délibérés de l'Autorité environnementale sur l'A69 »](#), 6 octobre 2022.

<sup>105</sup> [« Les 200 scientifiques de l'Atécopol demandent l'arrêt immédiat des travaux de l'A69 | Le Club »](#), 24 septembre 2023.

<sup>106</sup> ADEME. [« Base Empreinte® »](#). 19 septembre 2023.

## ■ Conclusion

Il ressort ainsi de cette étude que la construction de l'A69 interroge sur la place d'une autoroute dans l'aménagement et le développement d'un territoire et que les points de contestation dans le débat public tournent essentiellement autour de la définition et de l'évaluation de son impact.

Le développement accéléré d'infrastructures autoroutières en France dans les années 70-80 s'est longtemps reposé sur le concept d'enclavement de territoire, à l'instar des projets d'aménagement réalisés en Bretagne et dans le Massif Central. Ce concept d'enclavement sert alors à caractériser des territoires considérés comme isolés et en perte de vitesse. L'autoroute est ainsi vue comme une solution à ce mal, comme un vecteur d'attractivité et de croissance, grâce à la mobilité qu'elle apporte. Cependant, l'étude des effets historiques de ces aménagements a, depuis une trentaine d'années, montré d'une part les difficultés à définir ce concept, et d'autre part l'absence d'automatisme entre la construction d'une autoroute et les promesses de développement. En plus de cela, les divergences sur l'estimation des gains apportés par l'A69 illustrent aussi un manque de consensus dans les méthodes. Malgré cela, l'argument du désenclavement continue pourtant d'être abondamment utilisé par les partisans de l'A69 pour justifier la pertinence du projet ce qui l'a conduit à être qualifié d'obsolète par des détracteurs.

L'A69 illustre aussi l'évolution des exigences des populations vis-à-vis d'un projet d'aménagement de cette envergure. En effet, alors qu'il était surtout d'ordre régional jusque-là, le débat a trouvé un écho à l'échelle nationale à travers les considérations environnementales qu'implique la construction de l'autoroute. Bien que l'impact écologique ait été pris en compte dès l'élaboration du projet, la nature même d'un projet autoroutier interroge sur le respect des ambitions environnementales affichées par les pouvoirs publics.

Afin de répondre à ces nouvelles exigences, il est devenu nécessaire de mesurer la pertinence écologique et environnementale d'un projet, autant pour le concessionnaire qui doit faire accepter son projet par les pouvoirs publics et par la population, que pour le législateur qui doit s'assurer du respect des politiques nationales. Cela a mené à l'élaboration de la démarche ERC, une méthodologie visant à qualifier et quantifier l'impact environnemental du projet et des mesures mises en place. Le catalogage et le chiffrage nécessaire à ce type de démarche apporte ainsi une nouvelle dimension aux contestations. Les opposants au projet, parmi lesquels le CNPN, reprochent ainsi des mesures de compensation surestimées et mal justifiées. Le manque de consensus se retrouve donc dans les évaluations faites par les parties prenantes, mais aussi dans la nature même d'une telle démarche. En effet, la spéculation sur les effets environnementaux des mesures mises en place, sur lesquels se base principalement le concessionnaire ATOSCA, illustre aussi les difficultés à établir une équivalence entre les espaces détruits et reconstruits.

Cette controverse met ainsi en lumière la nécessité d'une approche holistique dans la planification et la mise en œuvre de grands projets d'infrastructure, et invite à repenser les notions et les méthodes permettant d'évaluer le bien-fondé d'un projet de cette ampleur.

## ■ Glossaire

A68	Autoroute A68 entre Toulouse et Verfeil
A69	Autoroute A69 entre Verfeil et Castres
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
Ae	Autorité environnementale
ASP-RN126	Aménagement Sur Place Route Nationale 126
Atécopol	ATELier d'ECOlogie POLitique de Toulouse
CNPN	Conseil National de Protection de la Nature
CODERST	Conseil Dép <sup>al</sup> de l'environnement et des risques sanitaires et écologiques
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
ERC	Eviter, Réduire, Compenser
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
NGE	Nouvelle Génération d'Entreprise (groupe BTP chargé de construire l'A69)
RN126	Route Nationale 126
RIIPM	Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur
ZAC	Zone d'Activité Commerciale
ZAD	Zone à Défendre

## ■ Matériel et méthodes

Le travail exposé dans ce rapport a reposé dans un premier temps sur la lecture d'articles proposés par nos enseignants. Ceux-ci provenaient de la presse locale et nationale, et de médias en ligne ou traditionnels. Cette première approche a été complétée par la consultation d'écrits (articles, rapports, avis...) d'experts. Ces derniers portent sur différents sujets : le cas spécifique de l'A69, d'autres projets d'infrastructures comparables ou encore la question plus générale du désenclavement d'un territoire par une infrastructure autoroutière. Nous avons en outre mené une étude quantitative sur des corpus regroupant de l'ordre de 600 articles, un premier concernant la presse locale et le second s'intéressant à la presse nationale. Ces études sur les logiciels CORTEX et IRaMuTeQ nous ont permis de mettre en lumière les interconnexions entre acteurs et sujets de débats, et d'estimer leur évolution dans le temps.

Nos premières lectures nous ont par ailleurs aidé dans l'identification d'acteurs clés de la controverse. Ce travail s'est donc enrichi des échanges obtenus avec certains d'entre eux, qui ont accepté de répondre à nos questions :

- Un représentant de l'entreprise ATOSCA, concessionnaire de l'A69,
- Un membre de la mairie de Teulat, collectivité historiquement opposée au projet autoroutier et à l'origine d'une étude sur un projet de mobilité alternatif,
- Un représentant de la Confédération Paysanne et un agriculteur impacté par la réalisation de l'autoroute.

Ces entretiens ont été menés à partir de questions préparées en amont mais ont également laissé une part importante à une expression libre de nos interlocuteurs. Les transcriptions ont fait l'objet d'une analyse spécifique, pour en faire ressortir les nœuds de controverse, notamment ceux pouvant y émerger sans être ressortis de notre lecture d'articles de presse.

Le contenu de notre étude a par la suite été étoffé grâce aux éléments trouvés dans des rapports d'experts ou institutionnels. Les données techniques qu'ils recèlent sont venues enrichir notre travail et l'éclairer sous un angle nouveau, différent mais complémentaire des synthèses de la presse et des prises de position affichées par les divers acteurs dans leurs interviews. Nous nous sommes en particulier penchés sur l'avis rendu par le CNPN sur le projet A69, sur le rapport de la contre-étude de réaménagement de la RN126, projet alternatif à l'autoroute, et sur les réponses apportées par l'entreprise ATOSCA à l'avis et aux recommandations de l'Autorité environnementale (Ae). Certaines estimations ont donné lieu à des comparaisons de méthodologie et de résultat, comme dans l'évaluation du gain de temps par ATOSCA et par le Commissariat Général à l'Investissement.

Enfin, il convient de noter le temps relativement court (trois mois) dont nous disposions pour effectuer cette étude. Ceci nous a limité dans le nombre d'entretiens que nous avons pu organiser et donc mener. Il aurait ainsi été particulièrement intéressant de pouvoir échanger avec des élus de la région castraise, historiquement favorables au projet, ou encore avec des représentants du Groupe Pierre Fabre qui a été l'un des promoteurs centraux de ce projet.

## ■ Références

### ■ Articles de presse

Agir pour l'environnement. « A69 : RAMDAM SUR LE MACADAM | Agir pour l'Environnement ». Journal indépendant, 25 octobre 2023.

<https://www.agirpourenvironnement.org/blog/a69-ramdam-sur-le-macadam/>.

Atécopol. « L'Atécopol demande l'arrêt immédiat des travaux de l'A69 – ATelier d'ÉCOlogie POLitique ». ATelier d'ÉCOlogie POLitique, 24 septembre 2023.

<https://atecopol.hypotheses.org/8774>.

Clévenot, Emmanuel. « Thomas Brail hospitalisé pendant sa grève de la soif contre l'A69 ». Journal écologique indépendant. Reporterre, 10 octobre 2023.

<https://reporterre.net/Thomas-Brail-hospitalise-pendant-sa-greve-de-la-soif-contre-l-A69>.

Cordier, Bernard. « A69 - 10 000 personnes pour le ramdam sur le macadam : récit d'une mobilisation réussie - L'insoumission ». L'insoumission, 25 octobre 2023.

<https://linsoumission.fr/2023/10/25/a69-ramdam-mobilisation-reussie/>.

La Dépêche. « DOSSIER. Autoroute A69 Castres-Toulouse : huit questions pour comprendre pourquoi ce projet divise - ladepeche.fr ». 21 octobre 2023.

<https://www.ladepeche.fr/2023/10/21/dossier-autoroute-a69-castres-toulouse-huit-questions-pour-comprendre-pourquoi-ce-projet-divise-11529731.php>.

Laury-Anne Cholez. « L'A69, une autoroute écolo ? On a vérifié ». Journal écologique indépendant. Reporterre, 20 octobre 2023.

<https://reporterre.net/L-A69-une-autoroute-ecolo-On-a-verifie>.

Le Point. « Top 14: Castres peut dire merci à Pierre Fabre », 29 mai 2014.

[https://www.lepoint.fr/sport/top-14-castres-peut-dire-merci-a-pierre-fabre-29-05-2014-1829202\\_26.php#11](https://www.lepoint.fr/sport/top-14-castres-peut-dire-merci-a-pierre-fabre-29-05-2014-1829202_26.php#11).

Legrand, Constance. « Castres et les laboratoires Fabre: des liens étroits et anciens | Les Echos ». Les Echos, 6 juin 1995.

<https://www.lesechos.fr/1995/06/castres-et-les-laboratoires-fabre-des-liens-etroits-et-anciens-859272>.

Mediapart. « Les 200 scientifiques de l'Atécopol demandent l'arrêt immédiat des travaux de l'A69 | Le Club », 24 septembre 2023.

<https://blogs.mediapart.fr/atelier-decologie-politique-de-toulouse/blog/240923/les-200-scientifiques-de-l-atecopol-demandent-l-arret-immediat-des-trav>.

Romain Geoffroy, Pierre Breteau et Audrey Sommazzi. « Le projet d'autoroute A69 entre Toulouse et Castres est-il justifié ? 6 questions pour comprendre le débat ». Le Monde.fr, 25 septembre 2023.

[https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2023/09/25/l-a69-toulouse-castres-est-elle-justifiee-comprendre-le-debat-sur-ce-projet-d-autoroute\\_6178231\\_4355771.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2023/09/25/l-a69-toulouse-castres-est-elle-justifiee-comprendre-le-debat-sur-ce-projet-d-autoroute_6178231_4355771.html).

Thomas Baietto. « REPORTAGE. "L'A69 va dans le mur" : dans le Tarn, des milliers de militants écologistes déterminés à barrer la voie au projet d'autoroute ». FranceTV info, 23 avril 2023.

[https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/crise-climatique/reportage-l-a69-va-dans-le-mur-dans-le-tarn-des-milliers-de-militants-ecologistes-determines-a-barrer-la-voie-au-projet-d-autoroute\\_5786126.html](https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/crise-climatique/reportage-l-a69-va-dans-le-mur-dans-le-tarn-des-milliers-de-militants-ecologistes-determines-a-barrer-la-voie-au-projet-d-autoroute_5786126.html).

## ■ Articles de revue scientifique

Debrie, Jean, et Benjamin Steck. « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest ». *L'Espace géographique* 30, n° 1 (2001): 26-36.  
<https://doi.org/10.3917/eg.301.0026>.

Devictor, Vincent. « La compensation écologique : fondements épistémiques et reconfigurations technoscientifiques ». *Natures Sciences Sociétés* 26, n° 2 (2018): 136-49.  
<https://doi.org/10.1051/nss/2018032>.

Offner, Jean-Marc. « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique ». *L'Espace géographique* 22, n° 3 (1993): 233-42.  
<https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209>.

Vigarié, André. « L'apport du colloque à la notion de désenclavement ». *Cahiers du Centre nantais de recherche pour l'aménagement régional* 26, n° 1 (1985): 155-57.  
<https://doi.org/10.3406/canan.1985.1464>.

## ■ Thèse, mémoires, recherches universitaires scientifiques

Bénos, Rémi, et Taulelle François. « Note sur les `` effets structurants '' de l'A69, le `` projet de territoire '' et le `` désenclavement '' de Castres-Mazamet », 19 juin 2023.  
<https://shs.hal.science/halshs-04133304/document>.

## ■ Littérature grise

AdCF. « AdCF - Projet de territoire », décembre 2020.  
[https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/projet\\_territoire\\_web2.pdf](https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/projet_territoire_web2.pdf).

ADEME. « Base Empreinte® ». Base Empreinte Ademe, 19 septembre 2023.  
<https://base-empreinte.ademe.fr/>.

Alexandre Breerette, Jincheng Ni, Vincent Marcus. « Rapport au Commissaire Général à l'Investissement - Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse ». Rapport gouvernemental, 5 octobre 2016.  
[https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2021/04/ce\\_toulouse\\_castres\\_ava nt\\_graphiste.pdf](https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2021/04/ce_toulouse_castres_ava nt_graphiste.pdf).

Aliae. « A79 - Le péage en flux libre ». Consulté le 14 janvier 2024.  
<https://www.aliae.com/le-peage-en-flux-libre>.

ATOSCA. « Dossier de l'enquête publique Enquête publique unique portant sur les demandes d'autorisation dans le cadre de la construction de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ». Registre numérique, 28 novembre 2022.  
<https://www.registre-numerique.fr/ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse/documents#collapse65015>.

———. « Etude d'impact d'ATOSCA - Pièce A - Note de présentation non technique ». Registre numérique, 9 août 2022.  
<https://www.registre-numerique.fr/ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse/voir?document2=65268>.

———. « Etude d'impact d'ATOSCA - Pièce F - Etude d'Impact Unique actualisée - Pièce F1 - Résumé Non Technique ». Registre numérique, 28 novembre 2022.  
<https://www.registre-numerique.fr/ep-liaison-autoroutiere-castres-toulouse/voir?document2=65268>.

———. « Etude d'impact d'ATOSCA - Pièce F - Etude d'Impact Unique actualisée - Pièce F5 - Réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) ». Registre numérique, 28 novembre 2022. [https://www.gragnague.fr/wp-content/uploads/2022/11/LACT\\_F5\\_ETUDE\\_IMPACT\\_MEMOIRE\\_REPONSE\\_AE.pdf](https://www.gragnague.fr/wp-content/uploads/2022/11/LACT_F5_ETUDE_IMPACT_MEMOIRE_REPONSE_AE.pdf).

Autorité environnementale. « Avis délibérés de l'Autorité environnementale sur l'A69 », 6 octobre 2022. [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221006\\_castres\\_toulouse\\_31\\_81\\_delibere\\_cle52cee7.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221006_castres_toulouse_31_81_delibere_cle52cee7.pdf).

Bloomberg NEF. « Hitting the EV Inflection Point », mai 2021. [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/2021\\_05\\_05\\_Electric\\_vehicle\\_price\\_parity\\_and\\_adoption\\_in\\_Europe\\_Final.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/2021_05_05_Electric_vehicle_price_parity_and_adoption_in_Europe_Final.pdf).

Christian Lasserre (président), Bernard Chabbal, Prosper Ekodo, Michel Jones, François Manteau, Albert Nadal, Henri Pujol. « Enquête publique unique du 28/11/2022 au 11/01/2023 - Autorisation environnementale préalable à la réalisation de la liaison Castres-Toulouse portée par ATOSCA et ASF - Rapport et conclusions de la commission d'enquête ». Enquête publique. Haute-Garonne et Tarn: Tribunal administratif de Toulouse, 9 février 2023. <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/content/download/103008/653750/file/lact%20-%20rapport%20d%C3%A9finitif%20du%2009-02-2023.pdf>.

CNPN. « Avis du conseil national de protection de la nature », 12 septembre 2022. [https://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022-03-13a-00420\\_liaison\\_autoroutiere\\_verfeil\\_-\\_castres\\_a69\\_castres\\_81.pdf](https://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022-03-13a-00420_liaison_autoroutiere_verfeil_-_castres_a69_castres_81.pdf).

Collectif RN126. « ASP RN126 - Pour l'aménagement de la RN126 - Contre l'A69 Castres Toulouse », 2016. <https://collectifrn126.sitego.fr/asp-rn126.html>.

Dialogue métropolitain de Toulouse. « La coopération métropolitaine en chemin », novembre 2017. [http://www.dialoguemetropolitain.fr/docs/RefMetrop2017-24x32\\_web.pdf](http://www.dialoguemetropolitain.fr/docs/RefMetrop2017-24x32_web.pdf).

Dossier de concertation - Liaison autoroutière Castres-Toulouse (LACT) (2007). [http://autorout.free.fr/3\\_Cartes/6\\_Sud\\_ouest/A%20680/8%20-%20debat%20public%20castres%20toulouse%2009-10/01\\_Preambule\\_Presentation-generale\\_cle5b4683.pdf](http://autorout.free.fr/3_Cartes/6_Sud_ouest/A%20680/8%20-%20debat%20public%20castres%20toulouse%2009-10/01_Preambule_Presentation-generale_cle5b4683.pdf).

La préfecture et les services de l'Etat en région Occitanie. « Projet de liaison autoroutière Castres-Toulouse : Délivrance des autorisations environnementales | La préfecture et les services de l'État en région Occitanie ». Site gouvernemental, 3 mars 2023. <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Projet-de-liaison-autoroutiere-Castres-Toulouse-Delivrance-des-autorisations-environnementales>.

« Le projet d'extension de la ZAC du Causse | Communauté d'Agglomération Castres-Mazamet », 2019. <https://www.castres-mazamet.fr/les-sites-dactivites/le-projet-dextension-de-la-zac-du-causse>.

Mairie de Teulat, BUROTEC. « Synthèse - Pré-étude - Aménagement de la RN126 », décembre 2016, 29. [https://lavaurcitoyenne.fr/wp-content/uploads/2021/04/ASP-RN126-SYNTHESE\\_RAPPORT\\_PRE\\_ETUDE-public.pdf](https://lavaurcitoyenne.fr/wp-content/uploads/2021/04/ASP-RN126-SYNTHESE_RAPPORT_PRE_ETUDE-public.pdf)

Sanef. « l'Autoroute en flux libre : le péage d'autoroute sans barrière, en système ouvert | Sanef.com ». <https://www.groupe.sanef.com/fr/flux-libre/projet>.

## ■ Littérature juridique

Legifrance. « Article L110-1 - Code de l'environnement - Légifrance ». Site gouvernemental, 25 août 2021. [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000043975398](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043975398).

Legifrance. « Article R122-2 - Code de l'environnement - Légifrance ». Site gouvernemental, 5 juillet 2020. [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000042087601/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042087601/).

Legifrance. « Article R122-4 - Code de l'environnement - Légifrance ». Site gouvernemental, 1 juillet 2023. [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000046974959](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046974959).

Legifrance. « Décret n° 2018-638 du 19 juillet 2018 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Castres (Tarn) et Verfeil (Haute-Garonne), conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés et Saix et de la communauté de communes de Sor et Agout dans le département du Tarn - Légifrance ». Site gouvernemental, 19 juillet 2018. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037226458>.

Legifrance. « Décret n° 2021-159 du 12 février 2021 relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique ». Site gouvernemental, 12 février 2021. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043131123>.

Legifrance. « JORF n° 0191 du 17 août 1996 - Légifrance ». Consulté le 13 janvier 2024. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo/1996/08/17/0191>.

Tribunal administratif de Toulouse. « Tribunal administratif de Toulouse : Rejet de la demande de suspension de l'exécution de l'arrêté du 1er mars 2023 portant autorisation environnementale pour la réalisation de la liaison autoroutière Verfeil-Castres dite « A69 » », 2 août 2023. <http://toulouse.tribunal-administratif.fr/Actualites-du-tribunal/Communiqués-de-presse/Rejet-de-la-demande-de-suspension-de-l-execution-de-l-arrete-du-1er-mars-2023-portant-autorisation-environnement-ale-pour-la-realisation-de-la-liaison-autoroutiere-Verfeil-Castres-dite-A69>.

Vie publique. « loi visant à faciliter le désenclavement des territoires | vie-publique.fr ». Site gouvernemental, 20 février 2019. <https://www.vie-publique.fr/loi/269361-loi-visant-faciliter-le-desenclavement-des-territoires>.

## ■ Images, photographies, tableaux et graphiques

Laurent Dard. « Manifestation à Saix dans le Tarn contre l'autoroute A69 © Maxppp ». 2023.

## ■ Entretiens

ATOSCA - Représentant d'ATOSCA. Entretien réalisé en visioconférence, le 15/11/2023.

Confédération Paysanne - Membre de la Confédération Paysanne. Entretien réalisé en visioconférence, le 02/11/2023.

Mairie de Teulat - Élu de la mairie de Teulat. Entretien réalisé en visioconférence, le 03/11/2023.