

Arbres coupés, champs terrassés... où en sont vraiment les travaux ?

Sascha Garcia

Depuis des mois, le concessionnaire Atosca assure que le chantier avance à un train d'enfer tandis que les opposants écologistes affirment que les bulldozers patinent. Chiffres à l'appui, «Libé» fait le point sur les avancées réelles.

Presque terminés ou à peine commencés ? L'état d'avancement des travaux de l'autoroute A69 qui doit relier Castres (Tarn) à Toulouse (Haute-Garonne) cristallise les tensions depuis de longs mois. Si le concessionnaire Atosca assure que les deux tiers du chantier sont terminés et parie sur une mise en service dans les temps, en décembre 2025, les opposants, eux, n'y croient pas, en raison des retards causés par leurs actions militantes. Alors qu'une décision sur le fond était attendue, le tribunal administratif de Toulouse a choisi, lundi, de «rouvrir l'instruction», laissant les travaux se poursuivre. Arbres coupés, maisons détruites, champs terrassés et ponts déjà construits : Libération fait le point sur le chantier de 53 kilomètres. Qu'est-ce qui a été fait ? Il suffit d'emprunter la N126, nationale qui relie Castres à Toulouse, pour constater que les travaux avancent. Une multitude d'engins de chantier s'activent sur des amoncellements de terre. Ce sont les terrassements : pour construire l'autoroute, il a fallu creuser à travers champs et bois le long du tracé validé par l'autorisation environnementale accordée en mars 2023 à Atosca. Lors de son dernier point presse, le 22 novembre, le concessionnaire affirmait que 100 % des terrassements avaient «démarré» et que 45 % d'entre eux avaient été «réalisés». «Il y a un an, ils annonçaient déjà que 50 % des terrassements étaient réalisés, et Carole Delga [la présidente PS de la région Occitanie, ndlr] disait 80 % en avril... Il faut mettre en évidence leurs mensonges», rétorque le collectif d'opposants à l'A69 La voie est libre. «L'ensemble du tracé est totalement dégagé», maintient Atosca auprès de Libération, précisant que, pour ce faire, 300 hectares de terres agricoles et 40 bâtiments ont été rasés. Une information facilement vérifiable à l'aide des images satellites : depuis l'espace, un tracé de terre marron clair, bien visible, relie Castres à Verfeil, c'est l'A69 en chantier ; également apparent sur les images de drones mises en ligne par Atosca.

Autre point permettant de mesurer l'avancement des travaux : la disparition des arbres. Symboles du combat contre le chantier, défendus pendant des mois par des activistes perchés sur leurs branches, chênes et autres peupliers ne gênent désormais plus le chantier de l'A69. «Tous les arbres situés sur le tracé ont été coupés», confirme l'entreprise à Libération. Le concessionnaire ne fournit aucun décompte précis des troncs arrachés, seulement celui des surfaces concernées : cinq hectares en zone boisée dense, sept autres en zone plus clairsemée, pour un total de douze hectares de bois coupés. «A raison de 400 ou 500 arbres par hectare, on parle en milliers d'arbres», calcule La voie est libre, qui rappelle que «300 arbres d'alignement multicentenaires» ont été abattus.

Et puis il y a les ponts édifiés au-dessus de l'autoroute ou les passages sous le bitume – les «ouvrages d'art» dans le jargon du BTP. Que ce soit pour la circulation des voitures, de la faune, et même pour le contrôle du débit de l'eau, Atosca en prévoit 200. Dans son dernier point presse, la société disait en avoir réalisé 70 %, soit 140. «Il faudrait arpenter tout le tracé pour vérifier, balaie de son côté le collectif, ce n'est plus l'enjeu.» S'il est effectivement impossible de s'en assurer (certains ponts sont toujours stockés dans des entrepôts en attendant d'être posés pour éviter les dégradations des opposants), nous avons pu par exemple constater l'avancée de la construction des passages pour animaux sauvages, qui leur permettent de traverser en toute sécurité. A l'aide de plannings de chantier d'avril 2023 et d'octobre 2024 (documents internes à Atosca), qui fournissent des informations cruciales sur l'avancée des travaux, on apprend que deux derniers passages animaliers sur 77 restent à poser sur l'autoroute. Ces plannings que nous a fournis La voie est libre auraient été envoyés aux opposants par la préfecture du Tarn. Sollicitée par Libération, cette dernière nous a redirigés vers Atosca. Mais notre demande auprès du concessionnaire est restée vaine.

Enfin, les accès à la future A69 et autres nouvelles déviations progressent eux aussi, même si les deux parties divergent sur le sujet. «On a déjà réajusté le tracé de la N126, y compris avec du bitume», avance Atosca, pour qui «les rétablissements routiers sont déjà faits». «C'est faux», conteste le collectif. Et de multiplier les exemples de chantiers à venir : «Le rétablissement d'accès au centre-ville de Saint-Germain-des-Prés n'est pas fait, ils démarrent à peine. le rétablissement routier à Saix n'est pas fait, la déviation de Verfeil n'est pas faite...» De fait, sur le site d'Atosca, certaines routes sont toujours barrées, obligeant les riverains à emprunter des déviations. Preuve que la circulation aux abords du chantier de l'A69 n'est pas totalement rétablie.

Que reste-t-il à faire ? Selon son calendrier prévisionnel, Atosca n'a plus qu'un an pour venir à bout de sa longue to-do list. «350 engins et environ 1 000 personnes travaillent actuellement sur le chantier, veut rassurer le constructeur. On est vraiment en plein boom pour finir les ouvrages et les terrassements, c'est-à-dire la forme de l'autoroute, au premier trimestre 2025.» Et on conclut que si 45 % des terrassements sont déjà réalisés, il en manque donc 55 %, et si 140 ponts déjà construits, il reste encore 60 autres ouvrages. «Les ponts restants ont environ un an de retard, ils devraient tous déjà être finis», souligne La voie est libre en se fondant sur les plannings d'Atosca.

Suite page 16 Suite de la page 15 Ce qui fait consensus en revanche, c'est qu'il manque encore un élément important d'une route : son enrobé (le terme technique pour bitume). Six mois sont prévus par le concessionnaire pour la création de la chaussée, «d'avril jusqu'à septembre 2025». Deux «centrales d'enrobage» – sites de fabrication du bitume – doivent encore être construites provisoirement près de l'A69, avant d'être démontées à la fin des travaux. «Admettons qu'ils terminent en septembre. Une fois l'enrobé posé, il faut mettre en place la signalisation», pointe le collectif. Les glissières, les portiques, les péages, la peinture au sol... «Ensuite, il faut réaliser des tests par l'Etat et Atosca, et cette phase dure cinq mois. Donc c'est impossible qu'ils ouvrent en décembre ! A moins que l'Etat ne décide de la réduire à un mois, nous n'y croyons pas», ajoutent les opposants, qui parient sur une ouverture courant 2026.

Surtout, Atosca n'a pas encore répondu à ses obligations environnementales. La construction de l'autoroute implique la destruction de certaines espèces protégées ou habitats naturels, et la loi contraint le concessionnaire à compenser ces pertes. Le chantier a détruit 300 hectares de terrains agricoles, de zones boisées et humides Atosca promet d'en restaurer 440. D'après le planning à la date d'octobre 2024, 20 sites de compensation sur 25 existent déjà en décembre

2024. Un élément que contestent formellement les opposants : «Les travaux de compensation démarrent à peine. Il n'y a que trois sites sur 25 qui sont réellement concernés car ils ne possèdent pas encore le foncier sur toutes ces zones. C'est très grave, les arbres et les zones humides, eux, sont flingués depuis un certain temps.» Combien a coûté le chantier jusqu'ici ? Alors que les travaux sont loin d'être terminés, le budget engagé par Atosca est d'ores et déjà colossal. Sur les 450 millions d'euros de coût total estimé, Atosca affirme qu'environ 65 %, soit un peu plus de 300 millions d'euros, ont déjà été utilisés pour le chantier. Du côté des anti-A69, «on réfute complètement» ce montant : «Entre-temps, l'inflation est passée par là et le chantier a pris du retard. Donc les travaux ne termineront pas à 450 millions.» Annoncé lundi, le report de la décision du tribunal administratif de Toulouse laisse plusieurs mois de répit à Atosca. Et lui permet, in fine, de poursuivre les travaux. Après analyse minutieuse, il apparaît que le chantier n'en est qu'à la moitié : il manque une grande partie des terrassements, les ponts ne sont pas tous installés sur le tracé. La compensation environnementale commence à peine. Surtout, la pose du bitume, qui pourrait rendre plus difficile un éventuel arrêt de l'A69, ne sera pas faite avant quatre mois.