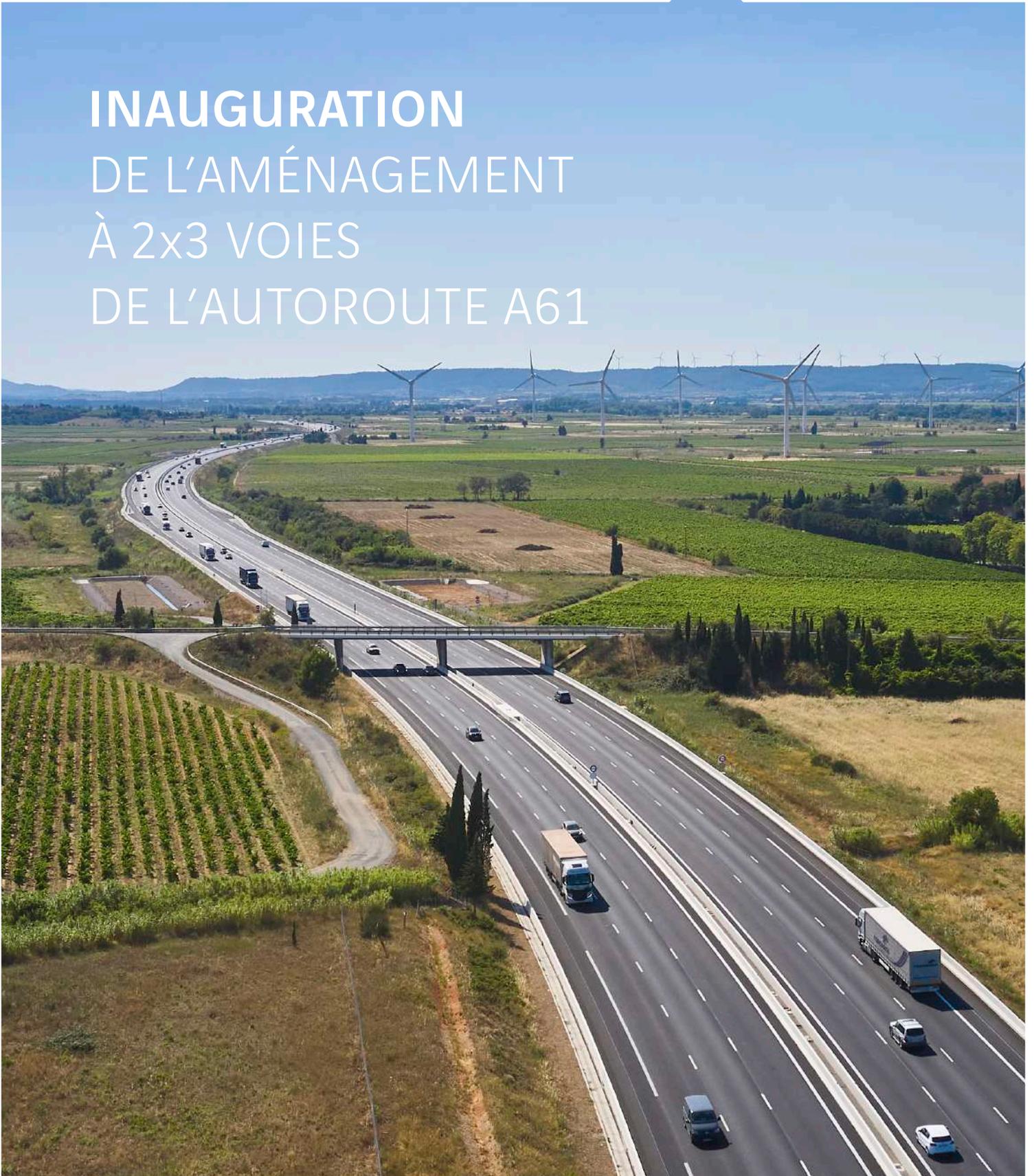


DOSSIER DE PRESSE

12 JUILLET 2023

# INAUGURATION DE L'AMÉNAGEMENT À 2x3 VOIES DE L'AUTOROUTE A61



# SOMMAIRE

PAGE 04

## POURQUOI ÉLARGIR L'A61 ?



PAGE 06

## LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT A 2X3 VOIES



PAGE 8

## LES GRANDES ÉTAPES DE L'OPÉRATION



PAGE 12

## UNE OPÉRATION RÉALISÉE SOUS CIRCULATION

AVEC UNE  
PRIORITÉ ABSOLUE  
À LA SÉCURITÉ



PAGE 15

## L'EMPLOI ET L'INSERTION : UN ENGAGEMENT POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



PAGE 16

## L'INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE AU COEUR DU PROJET





# POURQUOI ÉLARGIR L'AUTOROUTE A61 ?

**Partie intégrante de l'autoroute des deux mers, l'autoroute A61 s'étend entre les villes de Toulouse et Narbonne, traversant ainsi toute la région Occitanie. Reliant le sud-ouest de la France à la côte méditerranéenne, c'est un maillon essentiel de la mobilité qui connecte les deux métropoles occitanes, un axe touristique permettant l'accès à la Méditerranée mais également un axe de la desserte périurbaine pour les déplacements domicile-travail.**

**Reconnue d'utilité publique par l'État en octobre 2018, l'opération d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A61 vise à améliorer les conditions de circulation des usagers, en termes de fluidité, de sécurité, mais aussi d'échanges avec le réseau secondaire. C'est aussi l'occasion d'adapter l'infrastructure aux nouvelles exigences et normes environnementales en vigueur.**

## UN AXE CARACTÉRISÉ PAR UN TRAFIC DENSE

L'autoroute A61 joue un rôle multiple en accueillant à la fois les flux importants de transit, les trajets domicile-travail et les déplacements de loisirs en direction de la Méditerranée. Face à une croissance démographique soutenue dans les agglomérations de Toulouse et de Narbonne, et plus généralement dans la région Occitanie, les sections de l'A61 situées à proximité de ces deux pôles économiques n'étaient plus en mesure de répondre de façon optimale aux besoins de mobilité des habitants et des travailleurs.

L'autoroute A61 est fortement fréquentée, particulièrement lors des départs en week-end et pendant la période estivale, c'est en moyenne près de 40 000 véhicules par jour, pouvant atteindre des pics de trafic allant jusqu'à 80 000 véhicules quotidiens en été. Ces pointes de trafic peuvent générer de

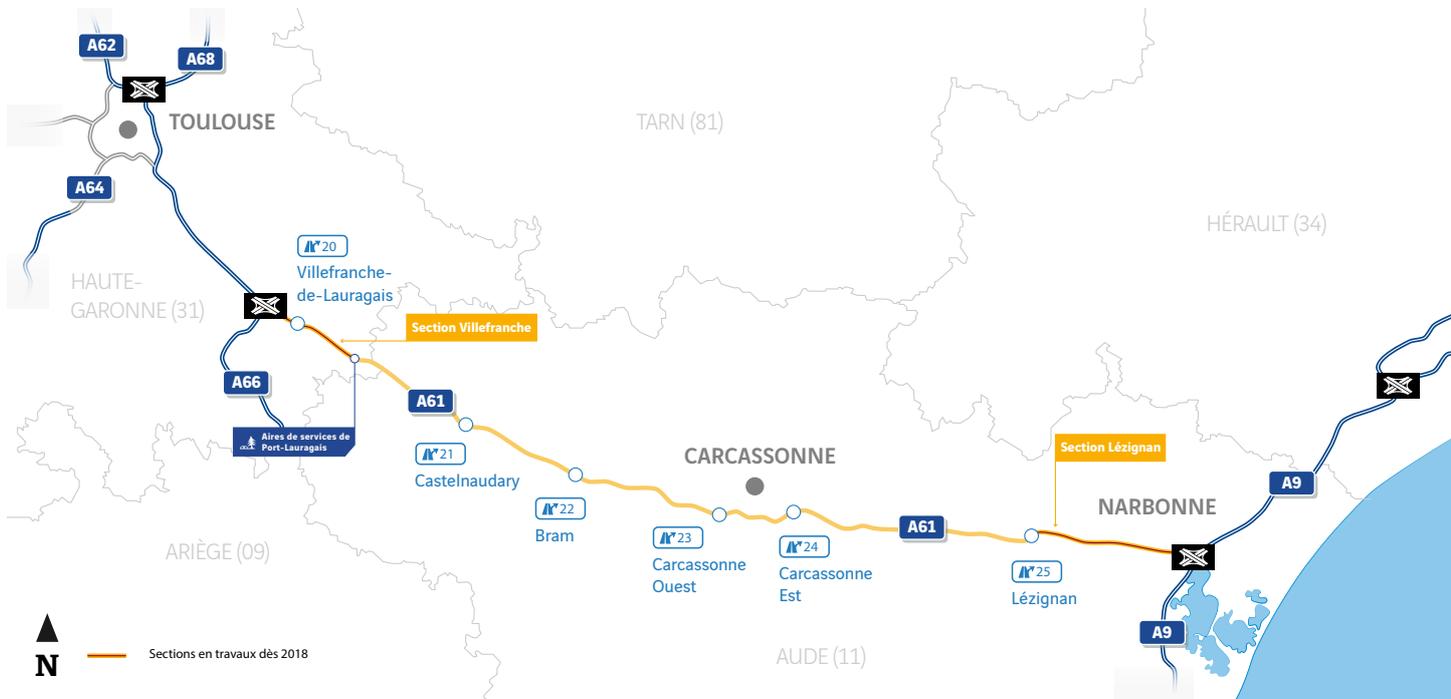
la congestion et des conditions de circulation et de sécurité dégradées pour les utilisateurs de cet axe.

Face à ce constat, l'État a, dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier signé en 2015, approuvé l'élargissement de l'A61 à 2x3 voies afin de renforcer ainsi la sécurité, la fluidité et le confort de circulation.

Les opérations de création d'une nouvelle voie de circulation ont concerné deux sections :

- 1 • la section de Villefranche s'étend sur 14 km, entre la bifurcation A61/A66 et les aires de services de Port-Lauragais, en Haute-Garonne ;
- 2 • la section de Lézignan s'étend sur 20 km entre l'échangeur de Lézignan-Corbières (n°25) et la bifurcation A61/A9, dans l'Aude.

## LE TRACÉ



### LE CONCÉDANT : L'ÉTAT

Il décide de la réalisation du projet et s'assure que le cahier des charges et le contrat de concession sont respectés.

### LE CONCESSIONNAIRE ET MAÎTRE D'OUVRAGE : VINCI AUTOROUTES

VINCI Autoroutes finance intégralement l'investissement (200 millions d'euros) et pilote les études et les travaux.

### LES ENTREPRISES

260 entreprises ont travaillé sur le chantier et réalisé les travaux conformément aux normes de sécurité, aux normes de sécurité, aux coûts et aux délais établis par VINCI Autoroutes.

### LE MAÎTRE D'ŒUVRE

**Setec International (section Villefranche)**  
**Ingérop (section Lézignan)**

Ces bureaux d'ingénierie et de conseil sont chargés des études de conception, de la coordination du chantier et de la bonne exécution des travaux.

## LES ACTEURS DU PROJET

### LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

VINCI Autoroutes a collaboré avec les collectivités territoriales en amont et tout au long du projet.



# LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT A 2X3 VOIES

## UNE AUTOROUTE PLUS FLUIDE

L'élargissement à 2x3 voies de l'A61 sur les sections de Villefranche et de Lézignan vise à améliorer la fluidité de cet axe très fréquenté, tant au niveau local que pour les déplacements nationaux et européens.

La création d'une troisième voie permet :

- une répartition plus efficace du trafic pendant les périodes de forte affluence, offrant ainsi un meilleur confort de conduite ;
- une meilleure cohabitation entre les véhicules légers et les poids lourds ;
- une gestion optimisée des interventions d'entretien, de dépannage ou de secours, sans perturber de manière significative la circulation.



## UNE AUTOROUTE PLUS SÛRE

L'A61 supporte un trafic important avec des pointes très marquées en été et lors des week-ends de printemps.

Ces pics de trafic génèrent des congestions parfois conséquentes et la circulation en accordéon qui peut en découler est une cause à la fois d'insécurité et d'inconfort.

L'aménagement à 2x3 voies de l'A61 permettra un meilleur confort de conduite pour les usagers et une plus grande sécurité pour les conducteurs, comme pour le personnel VINCI Autoroutes qui intervient au quotidien sur l'A61.

**“ L'augmentation de la capacité de l'infrastructure améliore la cohabitation entre les véhicules légers et les poids lourds.”**

**“ La fluidification du trafic et la fin de la circulation en accordéon réduit considérablement le risque d'accident.”**

## UNE AUTOROUTE PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Une opération de cette ampleur permet également de repenser les conditions d'intégration de l'A61 (construite il y a 40 ans) dans le territoire afin de renforcer sa transparence. VINCI Autoroutes répond ainsi aux nouvelles exigences et standards environnementaux tant en matière de biodiversité, de ressource en eau comme de cadre de vie des riverains. Sur un montant de 200 millions d'euros, 25% ont été consacrés au financement des actions en faveur de l'environnement.

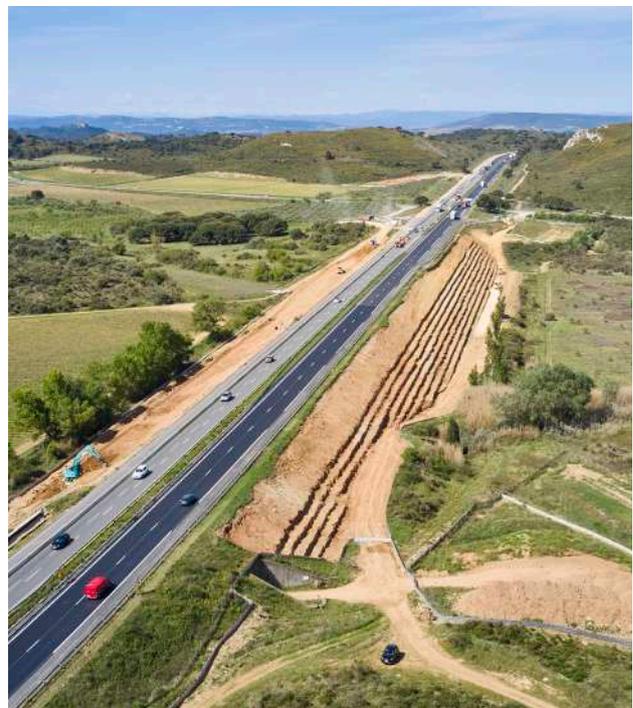
Le projet a intégré la création de 50 nouveaux bassins d'assainissement, d'un écoduc, d'un écopont et de plantations pour guider les chauve-souris. La création d'écrans acoustiques ou de dispositifs phoniques permet de limiter les nuisances sonores pour les riverains (1,7 km de protection sur la section Haute-Garonne).

Une attention particulière a également été accordée à l'insertion paysagère à proximité de sites sensibles (Port Lauragais ...) ou classés patrimoine de l'UNESCO (Canal du Midi).

Mais l'aménagement de l'A61, en limitant les congestions, va participer à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et permet de répondre à l'urgence climatique. Il s'inscrit également dans un projet global d'évolution de l'infrastructure autoroutière porté par VINCI Autoroutes à l'échelle nationale pour accompagner le développement des mobilités décarbonées dans un contexte où la place de la route reste prédominante (81% des déplacements domicile - travail sont réalisés en voiture en Occitanie).

### LE PROJET INTÈGRE PLUSIEURS ÉLÉMENTS

- des bassins d'assainissement et de dépollution des eaux pluviales,
- des protections acoustiques,
- des ouvrages pour améliorer le franchissement de l'autoroute par les animaux,
- des mesures compensatoires afin de recréer une surface d'espaces naturels supérieure à celle détruite.



## DES OPPORTUNITÉS POUR LE TERRITOIRE

Les travaux d'aménagement de l'autoroute A61 offrent de nombreuses opportunités pour le territoire, à la fois au niveau local et national.

Cet aménagement va notamment permettre de :

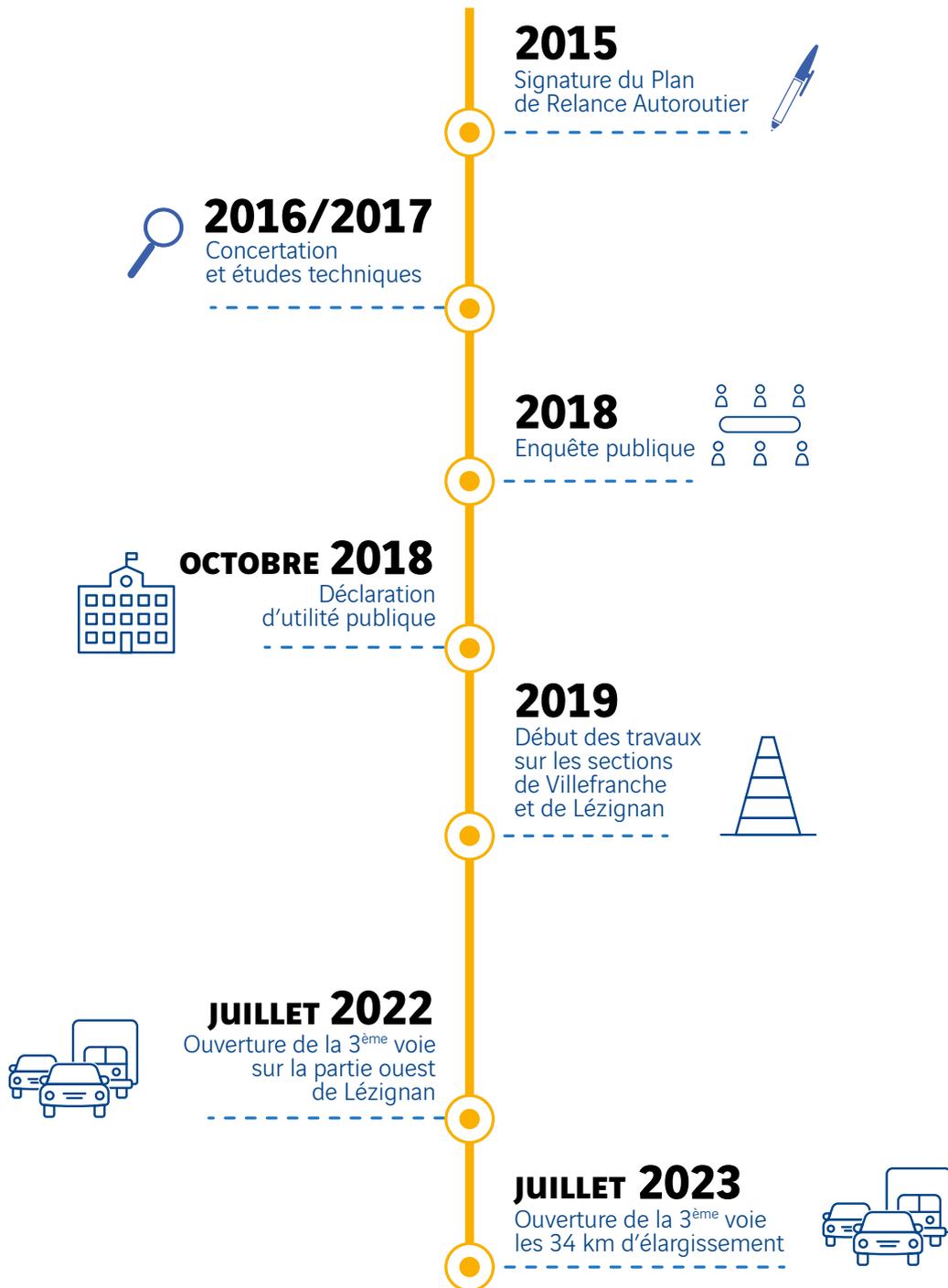
- améliorer les conditions de circulation sur l'axe principal de la région Occitanie, pour une meilleure fluidité du trafic ;
- répondre à la demande croissante de mobilité des habitants et des professionnels qui parcourent le territoire ;

→ dynamiser l'activité économique (extension ou de création de parcs d'activités) en garantissant des temps de trajet fiables ;

→ contribuer à la vitalité touristique des territoires en facilitant les déplacements pour un meilleur accueil des visiteurs.

**Les travaux d'aménagement de l'autoroute A61 ouvrent de nouvelles perspectives économiques et renforcent l'attractivité du territoire, tout en améliorant la mobilité et la qualité de vie des habitants."**

# LES GRANDES ÉTAPES DE L'OPERATION

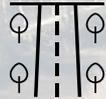


# LES CHIFFRES CLÉS



**2**

DÉPARTEMENTS :  
AUDE &  
HAUTE-GARONNE



**12**

COMMUNES  
TRAVERSÉES



**200 M€**

INVESTIS PAR  
VINCI AUTOROUTES



**1+1**

ÉCOPONT  
ET ÉCODUC



**34 KM**

DE 3<sup>e</sup> VOIE CRÉÉES  
DANS CHAQUE SENS



JUILLET **2022**

JUILLET **2023**

OUVERTURE DE LA 3<sup>e</sup> VOIE



**25 %**

DE L'INVESTISSEMENT  
CONSACRÉ À  
L'ENVIRONNEMENT



**50**

BASSINS  
D'ASSAINISSEMENT



**250**

PERSONNES  
MOBILISÉES  
AU PIC DU CHANTIER



**260**

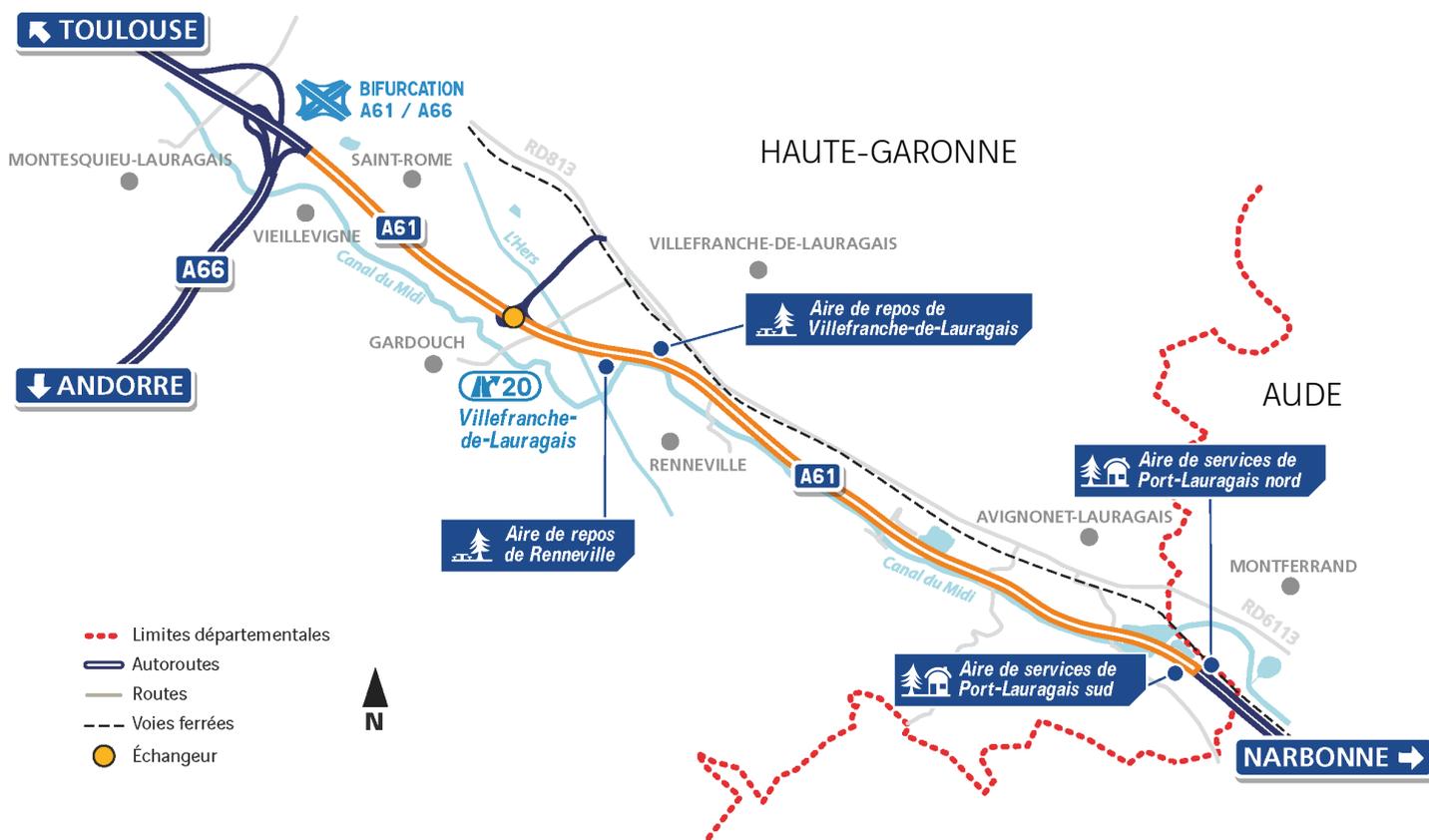
ENTREPRISES  
MOBILISÉES



**82 000**

HEURES  
D'INSERTION  
RÉALISÉES

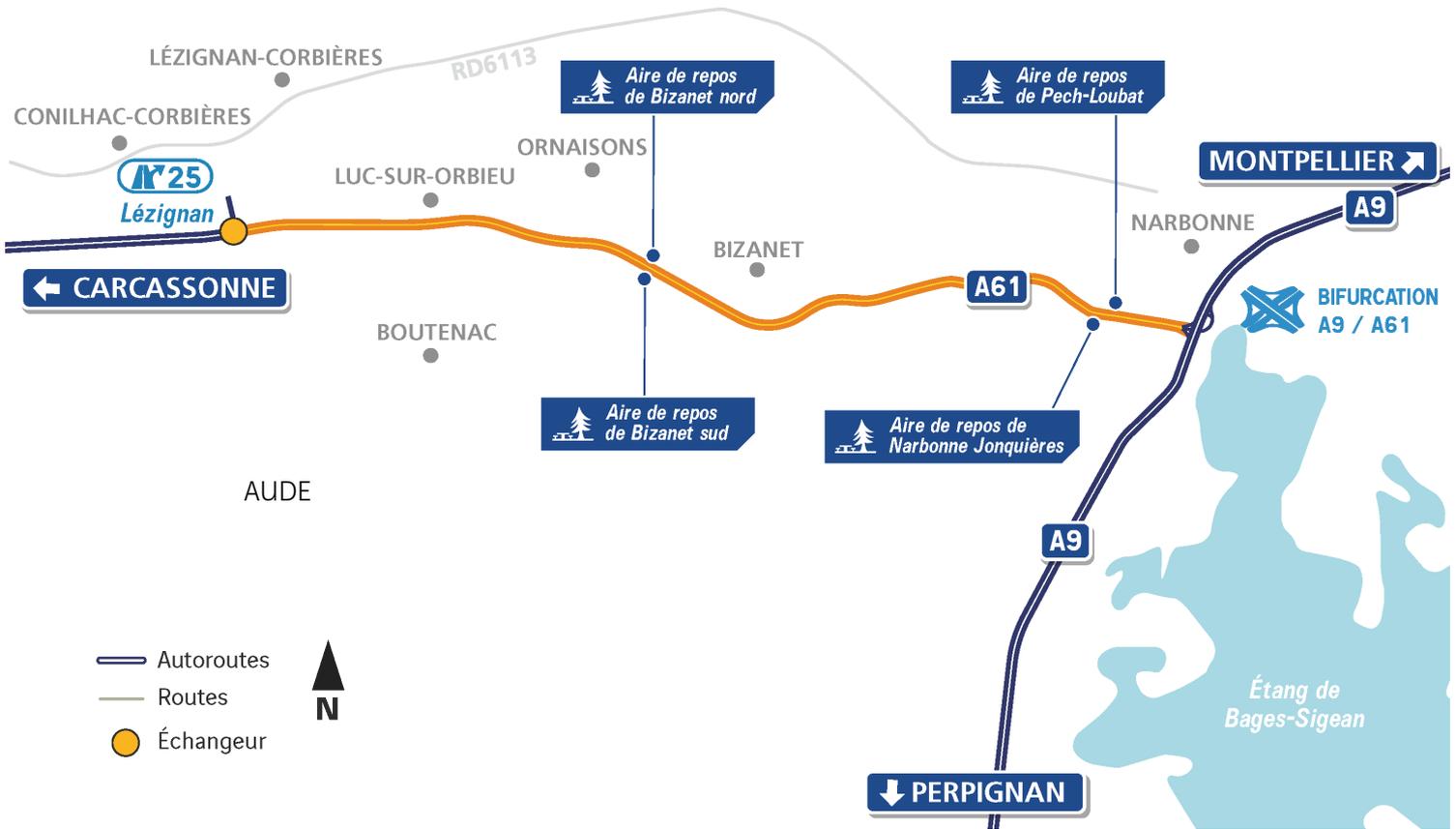
# SECTION VILLEFRANCHE



## À RETENIR

- 14 KM**  
à 2X3 voies dans chaque sens de circulation
- 6 COMMUNES TRAVERSÉES**  
Montesquieu-Lauragais, Vieilleville, Saint-Rome, Gardouch, Renneville, Avignonet-Lauragais
- 4 AIRES**  
2 aires de services et 2 aires de repos
- ÉTÉ 2023**  
ouverture de la 3<sup>e</sup> voie
- 1 MILLION**  
d'heures travaillées
- 24 BASSINS**  
de récupération et de traitement des eaux pluviales, dont 3 existants mis aux normes
- 51 PLACES**  
supplémentaires pour accueillir les poids lourds, réparties sur les aires de Villefranche-de-Lauragais, Port Lauragais Nord et Sud
- 1,7 KM**  
de protections acoustiques créées
- 1 RÉGION**  
Occitanie

# SECTION LÉZIGNAN



## À RETENIR

- 20 KM**  
à 2X3 voies dans chaque sens de circulation
- 6 COMMUNES TRAVERSÉES**  
Lézignan-Corbières, Luc-sur-Orbieu, Boutenac, Ornaison, Bizanet, Narbonne
- 4 AIRES DE REPOS**
- ÉTÉ 2022**  
ouverture de la 3<sup>e</sup> voie sur 10 km
- ÉTÉ 2023**  
ouverture de la 3<sup>e</sup> voie sur 10 km restant
- 1,5 MILLION**  
d'heures travaillées
- 26 BASSINS**  
de récupération et de traitement des eaux pluviales, dont 4 existants mis aux normes
- 10 PLACES**  
supplémentaires pour accueillir les poids lourds, réparties sur les aires de Jonquières, Bizanet Nord et Sud
- 1 ÉCOPONT CRÉÉ**  
pour permettre le franchissement de l'autoroute par la grande faune
- 1 RÉGION**  
Occitanie



# UNE OPÉRATION RÉALISÉE SOUS CIRCULATION AVEC UNE PRIORITÉ ABSOLUE À LA SÉCURITÉ

Lors d'une opération d'une telle envergure, les équipes sont confrontées chaque jour à un véritable défi qui consiste à permettre à la fois la réalisation d'un chantier exceptionnel et la continuité de la circulation. Plusieurs besoins se confrontent : une priorité absolue à la sécurité des usagers comme des intervenants du chantier, la volonté de préserver les meilleures conditions de circulation possibles et l'objectif de livrer dans les meilleurs délais une troisième voie très attendue des usagers.

## LE DÉFI D'UN CHANTIER SOUS CIRCULATION

Comment permettre à la fois un chantier exceptionnel et la continuité de la circulation, le tout sur les mêmes sections autoroutières ? C'est le défi auquel ont été confrontées les équipes de la Direction d'opération de l'A61, responsables de la maîtrise d'ouvrage du projet d'élargissement, et les équipes de l'exploitation, chargées d'assurer la sécurité des usagers et la gestion du trafic. Pour répondre à ce double objectif les travaux ont été planifiés par

grandes phases de trois à six mois. À l'intérieur de chaque phase, les plannings ont été affinés au fur et à mesure, pour aboutir à des programmations hebdomadaires. Puis des discussions quotidiennes avaient lieu pour fixer le cadre des conditions de circulation en zone de chantier et permettre la bonne réalisation des opérations, dans les meilleures conditions de circulation et de sécurité pour tous : conducteurs, personnel du chantier et hommes en jaune.



## TROUVER LE BON COMPROMIS

Si les travaux ont eu pour conséquence l'absence de bande d'arrêt d'urgence, des refuges ont été positionnés tous les 500 mètres (au lieu des deux kilomètres habituels), afin d'éviter l'arrêt de véhicules en difficulté en pleine voie. Mais lors des périodes de fort trafic, comme c'est le cas l'été, les équipes « exploitation » ont limité les neutralisations de voies et imposé une activité de chantier réduite.

Pour définir le bon équilibre entre circulation, travaux et sécurité, le profil de l'autoroute entre également en ligne de compte; les contraintes ne sont pas les mêmes sur un secteur tortueux, pentu ou dans une zone parfaitement rectiligne, nécessitant des adaptations au cas par cas.



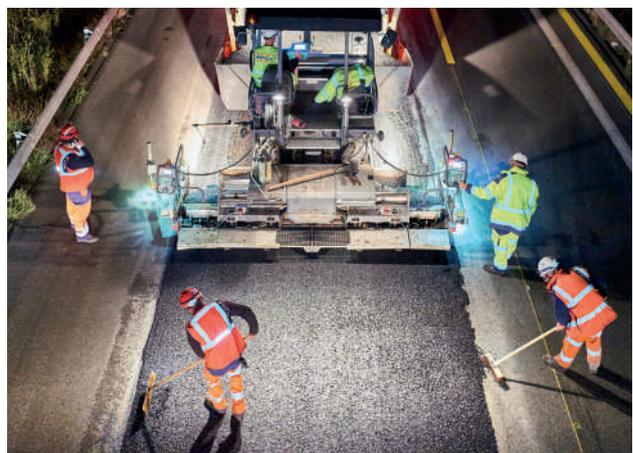
## LE QUOTIDIEN DES HOMMES EN JAUNE

Une fois fixé le cadre des conditions de circulation autour du chantier, les dispositifs de sécurité temporaires ont été mis en place pour délimiter l'emprise du chantier, et avec un marquage provisoire (jaune) des voies de circulation réduites. Autour du chantier les équipes d'exploitation ont œuvré au quotidien pour mettre en place et adapter le positionnement des protections. Cette phase a fait l'objet d'une longue préparation puis l'exigence de tous les instants pour ces équipes qui agissaient dans un environnement circulé pour garantir la sécurité du personnel du chantier et des usagers.



## DES TRAVAUX DE NUIT POUR LIMITER LA GÊNE À LA CIRCULATION

Pour les phases nécessitant de neutraliser des voies supplémentaires (pour permettre la réalisation d'opérations qui nécessitent plus d'espace...) voire de fermer une portion d'autoroute, la notion de prévision du trafic devient primordiale pour limiter au maximum les congestions, ce qui a amené très souvent à effectuer ces travaux de nuit, lorsque le trafic était moins dense.



## UN PHASAGE ADAPTÉ DES TRAVAUX

Les travaux se sont organisés en différentes phases de plusieurs mois chacune : élargissement par les côtés, dans un sens puis dans l'autre, élargissement dans le terre-plein central et finalement réalisation de la chaussée définitive. En parallèle, d'autres interventions non visibles depuis l'autoroute se sont déroulées : aménagements environnementaux, travaux sur des ouvrages d'art, sur des bassins de traitement des eaux...

Cette organisation en phases a permis de maintenir deux voies de circulation par sens ainsi que la gestion d'évènements majeurs nécessitant, par exemple, des basculements de circulation ou des interventions des services de secours.

Par ailleurs, les travaux et interventions ont été limités pendant les périodes de fort trafic (été, week-end, etc.) afin de réduire la gêne pour les usagers.



Zone centrale du chantier, sécurisée par des séparateurs de voies en béton.

1



### À DROITE DES VOIES DE CIRCULATION,

avec la construction de la 3<sup>e</sup> voie

2



### AU NIVEAU DU TERRE-PLEIN CENTRAL,

terrassement, assainissement, chaussée, dispositifs de retenue et équipements

3



### SUR LES VOIES,

avec une nouvelle chaussée réalisée sur toute la largeur de l'autoroute

## LA DÉMARCHÉ

### “MAÎTRISE D'OUVRAGE ZÉRO ACCIDENT”

La sécurité est une préoccupation quotidienne tant pour les compagnons travaillant sur le chantier que pour les automobilistes empruntant l'A61. Réaliser des travaux d'une telle ampleur sur une autoroute en circulation exige une politique de prévention volontariste et rigoureuse. Sur le chantier de l'A61, ainsi que sur tous les autres chantiers dont VINCI Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage, la démarche “maîtrise d'ouvrage zéro accident” est mise en œuvre. Pour les entreprises chargées des travaux, cette approche repose sur plusieurs axes complémentaires : le dialogue (échanges réguliers en amont et tout au long du chantier), le niveau contractuel (exigences spécifiques lors des consultations, sanctions éventuelles en cas de non-respect des engagements), les audits (inspections de sécurité, présence de préventeurs sur site pour s'assurer du respect des engagements pris lors de la signature des marchés) et enfin, la formation à la sécurité pour toutes les personnes participant aux travaux.

### RESPONSABILISER

Chacun dans son rôle



### AMÉLIORER

La préparation des chantiers



### RENFORCER

La présence sur le terrain



# L'EMPLOI ET L'INSERTION : UN ENGAGEMENT POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

**Durant toute la durée des travaux, le chantier d'aménagement de l'A61 a impulsé une dynamique en matière d'emploi local dans tous les territoires traversés par le projet. VINCI Autoroutes a travaillé en étroite collaboration avec les principaux acteurs locaux tels que Pôle emploi, les départements et les maisons de l'emploi, et s'est engagé en faveur de l'inclusion sociale et de l'emploi durable.**

## UNE DÉMARCHE VOLONTARISTE

Dès le départ, VINCI Autoroutes s'est engagé dans une démarche volontariste en faveur de l'emploi local en signant une convention de coopération avec l'État et le Département de l'Aude pour la mise en œuvre d'une clause sociale d'insertion dans les marchés de travaux. Toutes les entreprises travaillant sur le chantier avaient l'obligation de mener des actions d'insertion visant à faciliter l'accès ou le retour à l'emploi pour les personnes en difficulté sociale ou professionnelle.

Parallèlement, un véritable plan d'insertion professionnelle a été mis en place en partenariat avec les acteurs locaux et les structures de l'emploi et de l'insertion professionnelle. L'objectif était de concrétiser cette politique d'embauche et de formation en faveur des personnes éloignées de l'emploi, en leur offrant des opportunités de retour à une activité professionnelle durable.

## UN PARTENARIAT GAGNANT POUR L'EMPLOI

De nombreux professionnels aux compétences variées ont contribué à l'aménagement de l'A61 entre Toulouse et Narbonne. Parmi eux, se trouvaient des aides topographes, des conducteurs de poids lourds, des chefs d'équipes, des coffreurs bancheurs, des maçons, des agents d'entretien ou encore des assistants administratifs. Lors de la période de travaux la plus intense, près de 300 personnes ont été mobilisées sur le chantier.

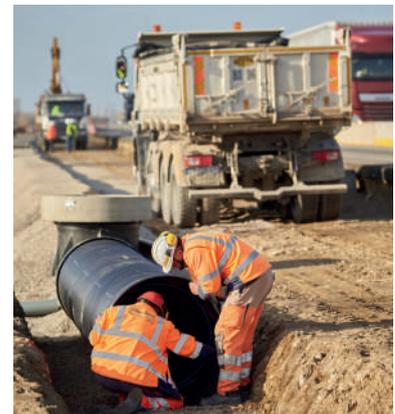
Grâce aux partenariats établis avec les associations locales et les structures d'insertion, des heures de travail ont été réservées à des publics éloignés de l'emploi. Parmi ces publics figuraient des jeunes de moins de 26 ans, des demandeurs d'emploi de longue durée, des bénéficiaires des minimas sociaux, des travailleurs handicapés et des demandeurs d'emploi de plus de 50 ans. Cette initiative a permis de leur faire découvrir de nouveaux métiers, parfois même de susciter des vocations. Au total, plus de 120 personnes ont ainsi pu bénéficier de cette démarche d'insertion.



Plus de

**120 personnes**

bénéficiaires du dispositif d'insertion  
et d'un accompagnement social et  
professionnel individualisé.





# L'INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE AU COEUR DU PROJET

Dans le cadre de l'opération d'aménagement à 2x3 voies de l'A61, VINCI Autoroutes a mené une politique environnementale volontariste. L'aménagement de l'A61 a été l'occasion de repenser les conditions d'intégration de l'infrastructure dans le territoire et de répondre aux nouvelles exigences et standards environnementaux pour favoriser la transparence de l'autoroute vis-à-vis de la biodiversité et de la ressource en eau, tout en améliorant le cadre de vie des riverains. Sur un montant d'investissement de 200 millions d'euros, près de 25% ont été dédiés à des actions en faveur de l'environnement.

## LES MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION

Afin de limiter l'impact de ses chantiers sur l'environnement, VINCI Autoroutes a appliqué la démarche ERC "Éviter, Réduire, Compenser".

# 1

### Des stratégies d'évitement

→ **Exemple** : limiter les emprises chantier dans les zones à fort enjeux et baliser les zones environnementales sensibles pour éviter qu'elles ne soient endommagées par les engins de chantier.

# 2

### Des solutions de réduction d'impacts

→ **Exemple** : créer des gîtes pour offrir un habitat sûr à certains animaux. C'est le cas pour des reptiles ou des lézards, auxquels l'entassement de roches et de branches offre des refuges.

# 3

### Des solutions compensatoires

→ **Exemple** : prélever des espèces végétales sensibles (ou protégées) et les réinstaller sur des terrains propices.

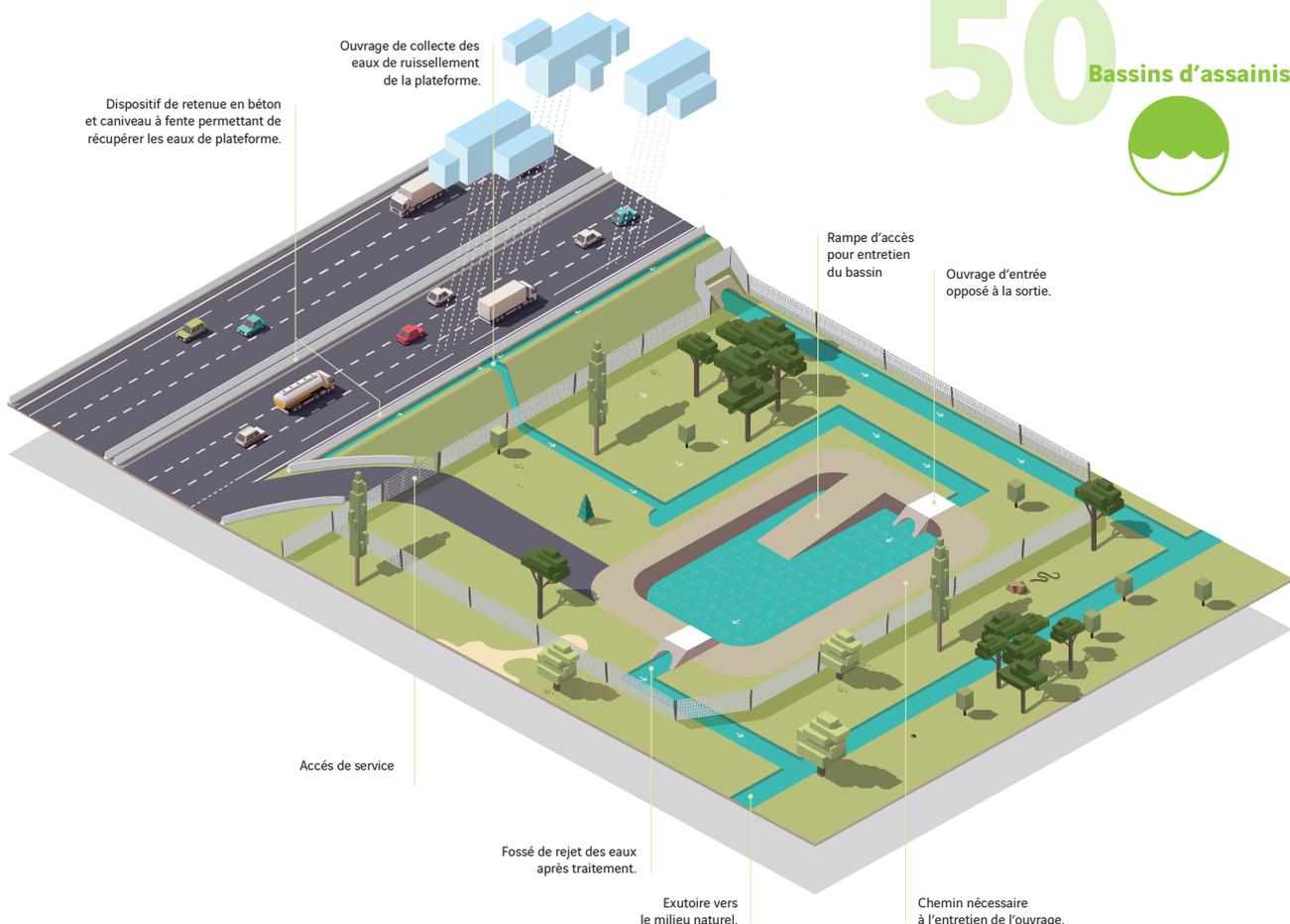


ENVIRONNEMENT

# PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU

**Véritable requalification environnementale de l'autoroute, le projet d'aménagement de l'A61 inclut un important programme de préservation de la ressource en eau.**

Les bassins d'assainissement construits le long de l'A61, aussi appelés "bassins multifonctions", ont un rôle double : réguler les eaux de pluie et confiner les pollutions éventuelles avant de rejeter l'eau dans le milieu naturel, une fois dépolluée. Les eaux provenant de la plateforme autoroutière sont dirigées dans des bassins par l'intermédiaire d'un réseau de canalisations installé le long des voies. L'eau qui arrive dans les bassins est retenue grâce à un système de vannes en entrée et sortie de bassins. Le principe de décantation permet de débarrasser l'eau des particules polluées ; elle peut ainsi être réinjectée ensuite dans le milieu naturel.



50 Bassins d'assainissement





# L'ÉCOPONT DE NARBONNE : UN OUVRAGE D'ART EXCEPTIONNEL AU SERVICE DE LA BIODIVERSITÉ

**Au coeur du projet d'élargissement de l'A61, d'importants efforts ont été déployés pour garantir la préservation de l'environnement et de la biodiversité. Un des enjeux majeurs de l'opération a été la prise en compte de la transparence écologique de l'infrastructure pour la faune. Un écopont a notamment été créé dans le massif de Fontfroide situé dans le département de l'Aude, à proximité de Narbonne.**

Cet ouvrage conçu et réalisé en étroite collaboration avec les associations locales et des bureaux d'études environnementaux, constitue un projet à part entière au sein du chantier de l'élargissement de l'autoroute.

## UNE PROUESSE TECHNIQUE

L'aménagement de cet ouvrage d'art représentait un défi écologique, mais également une prouesse de génie civil. Pour permettre la reconstitution des écosystèmes environnants tout en intégrant les contraintes de sécurité liées au tracé autoroutier, l'écopont de Narbonne arbore des dimensions hors normes : un passage de 25 mètres de large qui s'étend sur 40 mètres de long, le tout sans pilier central. La structure repose de part et d'autre sur des murs de soutènement appelés culées, elles-mêmes ancrées dans des talus se prolongeant dans le paysage. Pour son aménagement, 3 structures bipoutres métalliques (poutres assemblées par paires) de 90 tonnes chacune ont été levées, puis déposées avec une parfaite précision sur les culées de l'ouvrage, à environ 10

mètres au-dessus de la chaussée.

## RÉTABLIR LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Le nouvel écopont enjambant l'A61, construit dans le cadre de l'aménagement de l'autoroute à 2x3 voies, fait partie d'une nouvelle génération d'ouvrages conçus pour contribuer au maintien des continuités écologiques. Plus larges, ils sont le fruit de l'évolution des techniques et des connaissances en matière de génie écologique et constituent l'une des solutions les plus efficaces pour répondre au besoin de déplacement du plus grand nombre d'espèces animales, depuis la moyenne et grande faune (chevreuils, sangliers, renards...) jusqu'à la petite faune (petits mammifères, batraciens, reptiles...). Couplés à la pose de clôtures adaptées à la petite et grande faune, ces ouvrages sont aménagés en lien avec les milieux situés de part et d'autre de l'autoroute, assurant ainsi une continuité favorable au déplacement de la faune sauvage, tout en évitant les collisions avec les véhicules.

**“ Au total, 25 %  
du montant  
global de l'opération  
a été dédié à des mesures spécifiques en faveur  
de la protection de l'environnement.”**

## FONCTIONNEMENT DE L'ÉCOPONT



## UN ÉCODUC POUR LA PETITE FAUNE

**Au niveau du corridor écologique du Marès, identifié sur les communes de Renneville et d'Avignonet-Lauragais dans la Haute-Garonne, un écoduc a été créé et permet désormais les déplacements de la petite et moyenne faune d'un côté à l'autre de l'autoroute.**

D'une longueur de 54 mètres, cet ouvrage, invisible depuis l'autoroute, joue un rôle majeur dans le rétablissement des continuités écologiques.

Un écoduc est un passage créé sous l'autoroute pour favoriser les déplacements de la petite et moyenne faune. Il permet à cette dernière de franchir l'autoroute en toute sécurité, à l'abri de la circulation. Ces déplacements sont essentiels pour de nombreuses espèces, pour se nourrir ou se reproduire. Le fond de l'ouvrage est recouvert de terre et des aménagements extérieurs permettent d'augmenter son efficacité (murs de guidage en entonnoir et clôtures à petites mailles renforcées sur plusieurs centaines de mètres). Enfin, des pièges photographiques sont installés sur les ouvrages pour en mesurer leur utilisation.



Écoduc du Marès



Plan de glaïeuls douteux

## ZOOM SUR LA PRÉSERVATION DU GLAÏEUL DOUTEUX

Cette espèce en régression, qui bénéficie d'un statut de protection au niveau national et européen, se rencontre le plus souvent dans les garrigues, les friches et les vignes en Provence siliceuse.

Identifiée sur la zone de travaux de l'écopont de Narbonne, elle a bénéficié de mesures immédiates de protection et de valorisation par les équipes. Dès la découverte, et avant la reprise des opérations du chantier dans le secteur, les pieds de glaïeuls ont été mis en défens à l'aide de clôtures. Une opération de prélèvement des graines et de bulbes a ensuite été programmée, en concertation avec les services de l'État.

Les graines, ainsi récoltées, ont été dispersées dans un secteur aux conditions d'accueil semblables à leur milieu d'origine. Les bulbes et les jeunes plants récoltés, ont été élevés en pépinières pendant deux ans avant d'être réimplantés. À l'issue de ce long processus, 100 nouveaux pieds ont pu être replantés à proximité directe de l'écopont.

Un suivi et des contrôles réguliers par des écologues ont été mis en place à l'issue du chantier afin d'évaluer l'efficacité de la mesure.

# UNE INFORMATION RÉGULIÈRE AUPRÈS DES USAGERS ET DU TERRITOIRE



Depuis le début du chantier, VINCI Autoroutes a multiplié les actions d'information auprès des riverains, du territoire et des usagers sur le déroulement du chantier et des travaux.

Plusieurs outils ont été mis en place permettant une information complète et en temps réel :

Un site internet régulièrement actualisé :

[www.a61-elargissement.vinci-autoroutes.com](http://www.a61-elargissement.vinci-autoroutes.com)

Un bulletin d'information hebdomadaire permettant de connaître les conditions de circulation sur son itinéraire :

[www.mon-bulletincirculation-a61.vinci-autoroutes.com](http://www.mon-bulletincirculation-a61.vinci-autoroutes.com)

Un fil Twitter A61 :

[www.twitter.com/A61Trafic](https://www.twitter.com/A61Trafic)

Le magazine dédié au projet "Les coulisses de l'A61", diffusé dans les communes traversées par cette autoroute

Une information régulière via la Radio VINCI Autoroutes, (107.7), et dans la presse locale

## CONTACT PRESSE

Carole MEZY

06 62 68 91 74 [carole.mezy@vinci-autoroutes.com](mailto:carole.mezy@vinci-autoroutes.com)

Samuel BEAUCHEF

06 12 47 58 91 [samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com](mailto:samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com)

[www.a61-elargissement.vinci-autoroutes.com](http://www.a61-elargissement.vinci-autoroutes.com)

### À propos de VINCI Autoroutes

Parmi les premiers opérateurs d'autoroutes en concession en Europe, VINCI Autoroutes accueille chaque jour plus de 2 millions de clients sur le réseau de ses six sociétés concessionnaires : ASF, Cofiroute, Escota, Arcour, Arcos et Duplex A86. Partenaire de l'Etat et des collectivités territoriales, VINCI Autoroutes dessert en France 7 régions, 45 départements, 14 métropoles, plus d'une centaine de villes de plus de 10 000 habitants et des milliers de communes rurales situées à proximité de son réseau concédé.

Chiffres clés : Réseau de 4 443 km d'autoroutes – 181 aires de services – 266 aires de repos – 324 gares de péage.

Retrouvez toutes les informations sur : Radio VINCI Autoroutes (107.7), [www.vinci-autoroutes.com](http://www.vinci-autoroutes.com), [facebook.com/VINCIAutoroutes](https://facebook.com/VINCIAutoroutes), [Twitter @VINCIAutoroutes](https://twitter.com/VINCIAutoroutes), [www.fondation.vinci-autoroutes.com](http://www.fondation.vinci-autoroutes.com), ou par téléphone au 3605, 24h/24 et 7j/7 (service gratuit + prix d'appel).