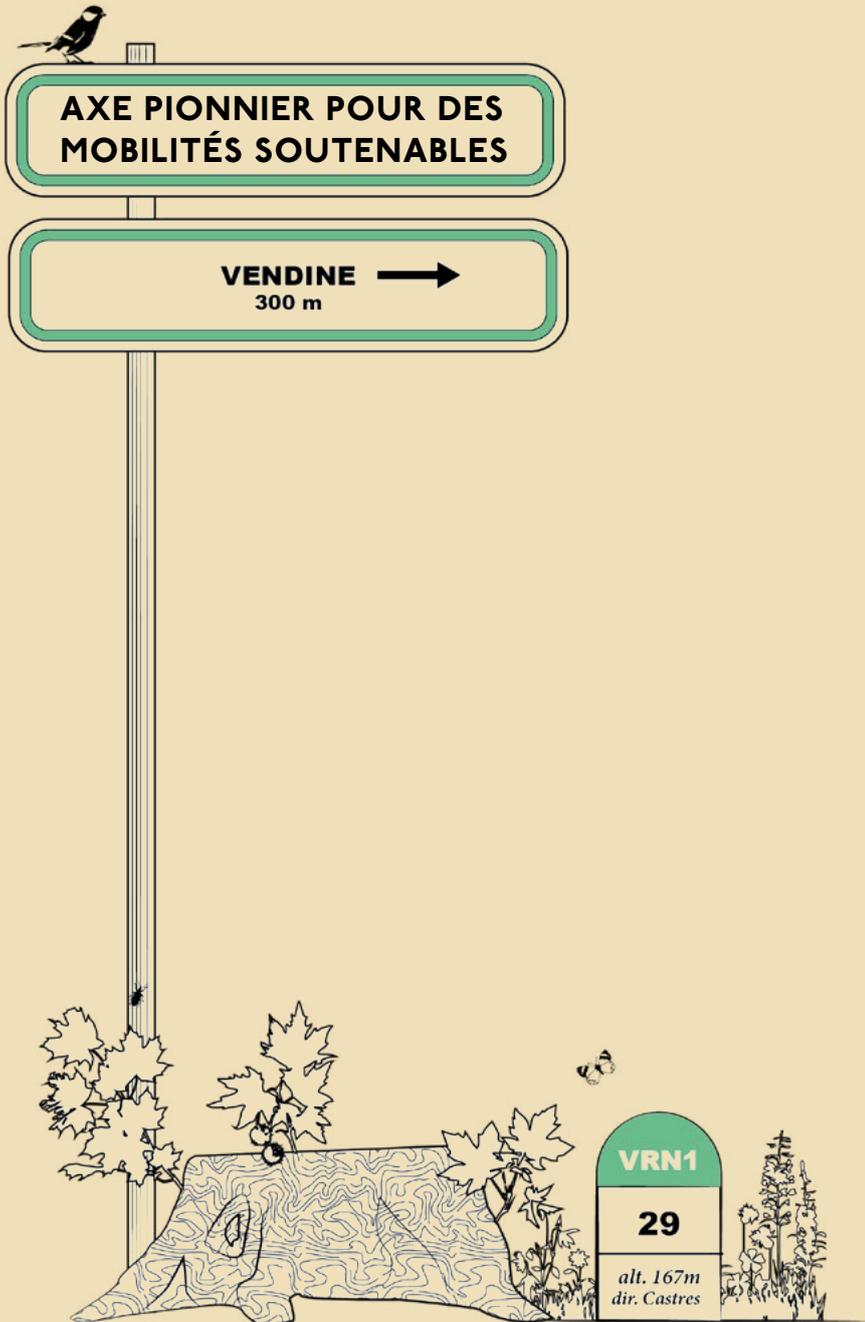


# Une Autre Voie

## Castres - Toulouse !

### Projet de territoire sans A69



[LES PLATANES TRONÇONNÉS DE  
VENDINE, SYMBOLES DE LA LUTTE  
CONTRE L'A69, 2023]

## Plaquette de présentation du projet

[projet.uneautrevoie@gmail.com](mailto:projet.uneautrevoie@gmail.com)

# VÉLOROUTE NATIONALE 1



[LA VÉLOROUTE NATIONALE 1, DE TOULOUSE À LA MONTAGNE NOIRE  
AFFICHE FORMAT A1, UNE AUTRE VOIE, 2023]

## RÉSUMÉ

« Désenclaver », tel est l'unique mot d'ordre de celles et ceux qui, depuis trente ans défendent le projet d'autoroute entre Toulouse et Castres. Mais Castres est-elle enclavée quand on constate que son développement économique est similaire à celui d'Albi, qu'elle est dotée de plusieurs routes nationales fonctionnant parfaitement et gratuites ? Et en est-on encore à prétendre « désenclaver » un territoire quand autour de nous le vivant s'effondre, que chaque année bat des records de températures au point d'envisager des pointes à cinquante degrés au milieu du siècle, que l'eau viendra bientôt à manquer aux pieds de la Montagne Noire, que nous ne pourrons nous déplacer que difficilement en certaines saisons ?

Face au projet de l'autoroute A69, *Une Autre Voie* fait le pari audacieux d'une revitalisation écologique pionnière en Europe, un aménagement du territoire et de rééquilibrage économique original pensé depuis la **reprise des terres expropriées (366ha)** et autour de **trois voies de transports interconnectées et multimodales** : la RN 126 sécurisée, optimisée, équipée pour plus de transports en commun et d'autopartage, la première **Véloroute Nationale** pour les trajets courtes-distances, pour décharger la RN et pour commencer à hiérarchiser, sécuriser, baliser le réseau de piste cyclable français, la **ligne ferroviaire** plus efficace, avec plus d'arrêts, des trains longs et des trains courts pour être compétitive face à la voiture individuelle.

*Une Autre Voie* est un projet avant-gardiste parce qu'il allie soutien économique et innovation autour de **centaines d'emplois durables** dans des domaines tels que l'agroécologie, les transports courte distance ou la culture et qu'il **prépare le territoire à affronter les grandes canicules et les sécheresses par une vaste replantation du parcellaire agricole**. Afin de redonner vie à un territoire rural en demande d'une stratégie d'aménagement local et d'acclimatation à grande échelle, *Une Autre Voie* est une proposition forte de réappropriation de l'économie à l'échelle locale, une dé-métropolisation des enjeux en prise avec les préoccupations du XXIème siècle et à l'heure de la transition écologique.

Pour que ces terres aujourd'hui condamnées restent un territoire où l'on peut vivre et dont on peut vivre, *Une Autre Voie* est le seul chemin viable pour assurer un avenir en commun pour les sud-Tarnais et les Haut-Garonnais ; pour insuffler aussi une politique nouvelle et ambitieuse d'aménagement national.

# Projet d'autoroute A69

**1000** emplois précaires

Emplois pour les géants du e-commerce

Emplois temporaires dans un secteur du BTP inadapté à la transition & destructeur

> Consommation de centaines d'hectares de terres fertiles dans les prochaines années

**450 M€** d'investissements

24 M€ - De financements directs de la collectivité

426 M€ - De financements privés rentabilisés par les usagers via le péage AR de 17 euros

Reprise par l'État - Si faillite pour faible fréquentation...

**366 ha**

de terres nourricières détruites de manière irréversible

**2000€ /an**

de péage avec l'abonnement pour un salarié amené à utiliser l'autoroute de Castres à Toulouse pour son travail.

Portique automatique «innovant» au lieu de péages physiques pour ne pas voir passer l'addition ...

**17€** aller/retour

Les trois premières années pour 62 kilomètres. Un tarif sûrement revu à la hausse avec le temps  
27 euros pour les camions censés «désenclaver Castres» ...  
> Moins de visiteurs pour Castres et Mazamet.

**3** centrales à enrobés

inhalation et pollutions sur plusieurs kilomètres alentours  
> **Cancers indirects** dans les années à venir

**100 ha**

de terres étriquées presque incultivables entre les deux routes

**2** agglos

Castres & Mazamet aspirées dans la dynamique de métropolisation, moins autonomes, plus dépendantes des échanges extérieurs, bouchons à l'entrée de Toulouse renforcés

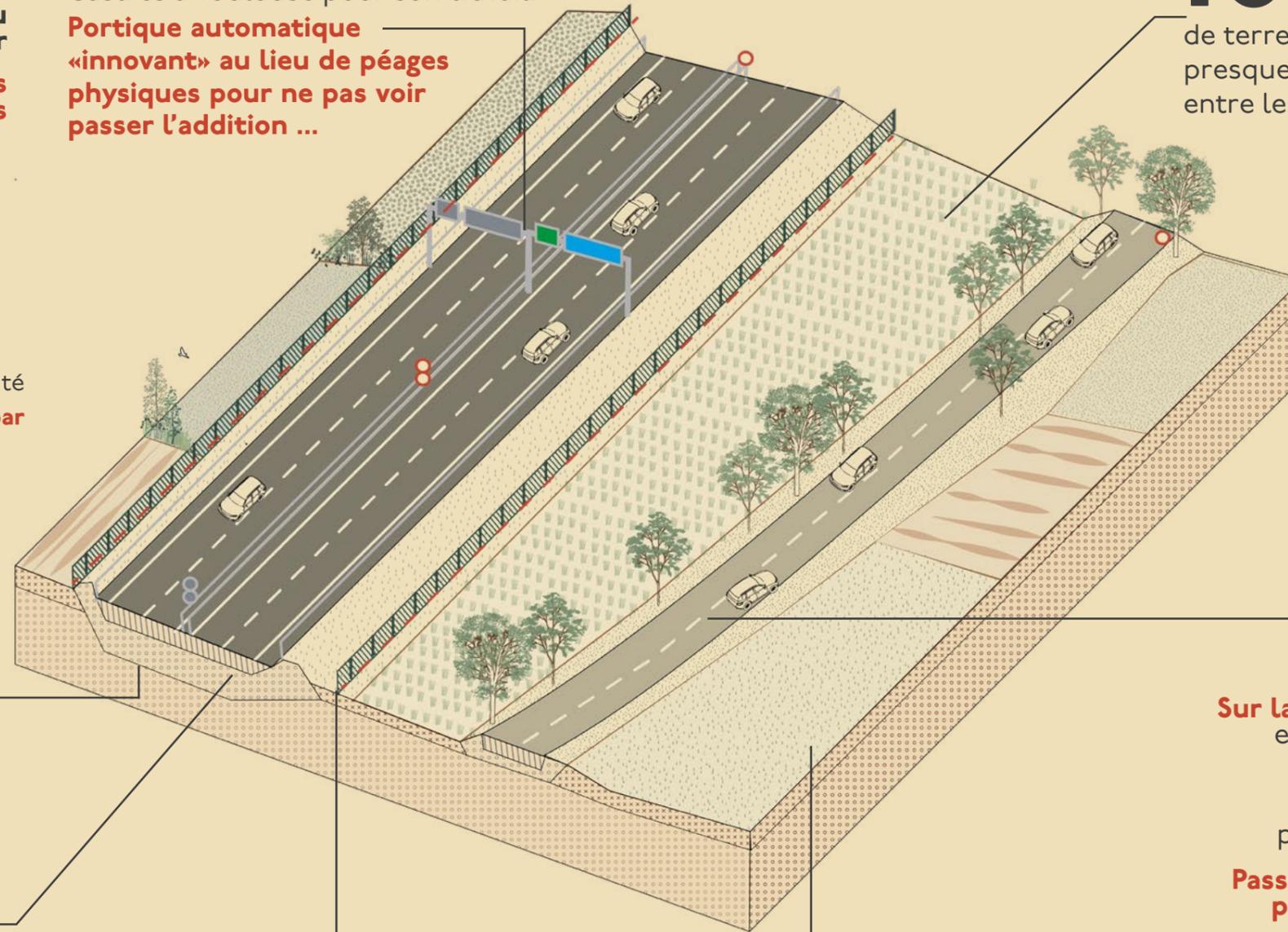
**+ 40 min** aller/retour

Sur la RNI26 déclassée, privée des 2x2voies existantes privatisées dans l'A69 et déjà payées par nos impôts locaux

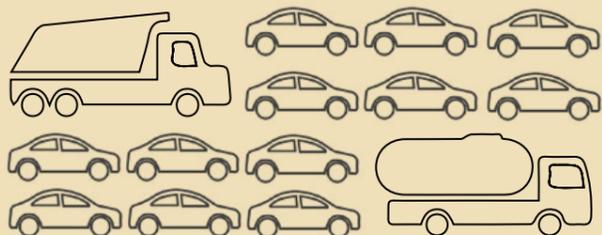
Aménagement de 12 ronds-points pour ralentir et inciter à prendre l'A69

Passage obligatoire par les centre-villages pour continuer de rouler gratuitement

> Plus de trafic, plus d'accidents dans les villages



Augmentation massive du nombre de déplacement en voitures individuelles incompatible avec les accords de Paris



Interruption des corridors et des déplacements d'espèces

Affaiblissement génétique des espèces par moins de circulation

Augmentation du nombre d'animaux et d'insectes tués par le trafic routier

Inadaptation climatique et agricole

Vallées asséchées par l'impact de l'autoroute sur le cycle de l'eau et sur les bassins versants du Girou et de l'Agout

# Une Autre Voie !

Un projet pilote & pionnier en Europe

**1000** emplois durables

450 - Nouvelles filières artisanales (dont une filière de vélos made in France)

200 - Ecotourisme

200 - Ecoconstruction & rénovation

100 - Agriculture durable

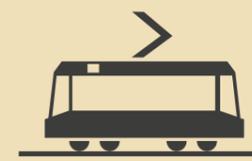
50 - Cyclologistique durable

**250** ha

d'espaces agricoles démonstrateurs d'une agriculture biologique & locale

**315** km

d'alignements d'arbres et de haies bocagères plantés pour affronter des canicules à 50°C en 2050



**5** arrêts de train supplémentaires  
un cadencement et une fréquence revus avec trains courts et trains longs

**7** grands équipements

neufs ou réhabilités et d'intérêt territorial pour une sensibilisation aux questions écologiques



**Gragnague**  
La centrale des fertilités

**Verfeil**  
L'École de la transmission écologique



**Bourg-Saint-Bernard**  
La Base aérienne & météorologique

**Villeneuve-lès-Lavaur**  
Le hameau des lowtechs



**Castres**  
La cité du vélo

**Puylaurens**  
La plateforme de valorisation des terres



**Saix/Dicosa**  
Le centre national des oiseaux

**87** km

à terme pour la première **Véloroute Nationale française** entre Toulouse & Mazamet pour les déplacements courte distance  
>Hiérarchisation du réseau cyclable national

7500



2020 »

5500



**-25%**



de trafic automobile pour une RNI26 sécurisée, plus apaisée, soit **5500 véhicules/jour en 2030** contre 7500 en 2020.

Augmentation de la fréquence des bus liO, de l'autopartage et des transports en commun !  
Une route qui reste gratuite !



**50** ha d'espaces humides & d'espaces boisés en libre évolution

**100** M€ d'investissements publics

24M€ - Redirection des financements locaux de l'A69  
50M€ - Plan Vélo, France 2030, Biodiversité 2030, UE  
26M€ - Nouveaux financements locaux



**+30%** d'oiseaux & d'insectes en 2035 par rapport à 2020 sur le territoire de projet et ses alentours

Sans rappeler toutes les externalités négatives engendrées par les infrastructures autoroutières dont la liste est longue – interminable si on la prend territoire par territoire – un fait notoire peut néanmoins être souligné : l'infrastructure au XXIème siècle nourrit une crise centrale à l'origine de toutes les autres. C'est une **crise de sensibilité**, une crise d'«égard à». Sans égard, nul attachement, tout se vaut, tout est réifié, et tout disparaît, sous nos yeux dans l'indifférence presque générale. Avec la vitesse, l'homme se départit de la Terre; avec l'infrastructure sans qui cette vitesse ne pourrait se déployer à une si grande échelle, c'est la machine qui prend le contrôle sur l'homme, rendu aliéné, rendu dépendant; surtout, déployée avec trop d'énergie, la machine nous fait perdre prise sur le monde et nourrit cette crise de sensibilité et d'égard; cercle vicieux.

Face au projet de l'autoroute A69 entre Toulouse et Castres qui s'inscrit dans cette longue tradition d'infrastructures du XXème siècle, nous sommes donc convaincu.e.s qu'un autre projet est possible pour notre territoire, pour briser la boucle infernale. A la **logique d'infrastructure** qui détruit nos liens, aliène nos corps et soumet nos modes de vie à une plus grande standardisation, peut se substituer un **aménagement qui irrigue les territoires**, qui fait corps avec ses singularités, ses caractéristiques écologiques, géomorphologiques, socio-économiques et historiques tout en garantissant un monde habitable pour les décennies à venir.

En repartant de l'opportunité extra-ordinaire que représente le foncier exproprié -366 hectares-dans le cadre du projet d'autoroute que nous souhaitons voir abandonner, **Une Autre Voie** est une tentative de réponse à ce défi, une manière de retrouver de l'égard envers ce qui a de la valeur, de réapprendre à aimer et à habiter ce territoire, d'en prendre soin et de le transmettre aux générations futures. Plus qu'une simple réponse à la problématique supposée de l'enclavement et à celle de la mobilité, **Une Autre Voie** est un **plan de revitalisation écologique**, un projet de développement et d'aménagement du territoire qui a pour ambition de déployer une stratégie et des réponses à grande échelle en prise avec les enjeux du XXIème siècle.

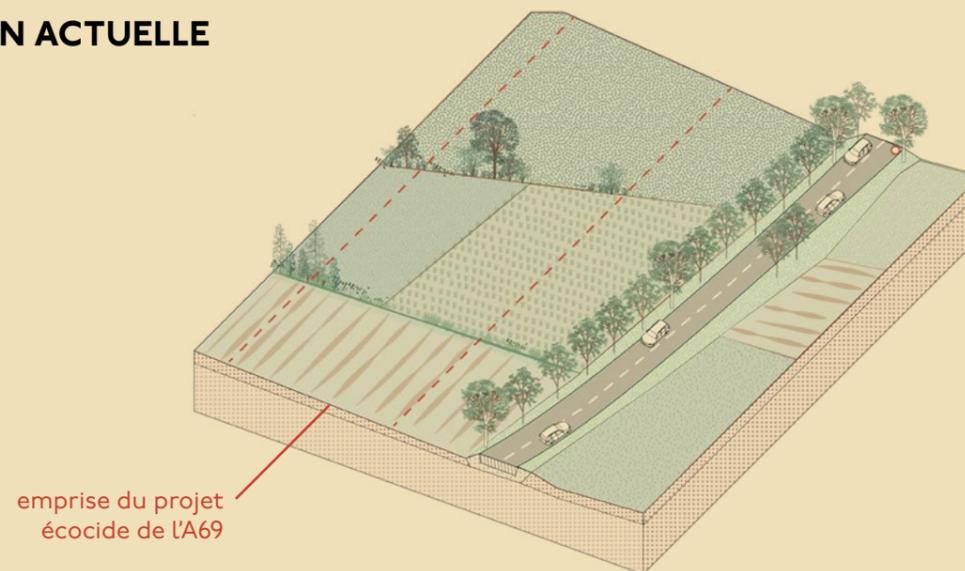
Renoncer à l'autoroute, ce serait renoncer à l'idée d'une prospérité retrouvée pour le sud du Tarn et le nord de la Haute-Garonne. C'est précisément l'inverse. À travers notre projet alternatif compatible avec les objectifs du scénario I porté par le **plan Transition 2050 de l'ADEME**, un tout autre rapport au monde s'invente, un rapport aux temps sociaux, une

resynchronisation aux rythmes terrestres, un rapport au vivant, au non-humain, un rapport nouveau au bonheur pour toutes et tous.

*Une Autre Voie* promeut un grand **projet de territoire avant-gardiste en Europe et pilote pour l'Etat dans de nombreuses politiques publiques**, qui se structure autour de trois axes de mobilités : **la première Véloroute Nationale française (VNI)**. A terme, sur 87 kilomètres entre Toulouse et Mazamet, il s'agit de repenser notre rapport à la mobilité et in fine au territoire où nous vivons et dont vivons à travers l'aménagement d'une grande route cyclable bioclimatique qui renforcera les solidarités inter-villageoises qui répondra à la **demande de déplacement courte distance**, fera **baisser le trafic sur la RN 126 ponctuellement réaménagée et toujours gratuite avec plus de cadencement pour les transports en commun (bus)** et qui permettra l'expression de nouveaux modes de vie, de nouveaux aménagements plus en prise avec les réalités écologiques (aide à la mobilité non polluante pour tous les acteurs du territoire). L'un des objectifs majeurs est de **réduire la part modale de la voiture** pour ne l'emprunter, idéalement de manière organisée et collectivement, que lors des trajets essentiels ou sans alternatives comme les longues distances non couvertes par le bus (couplage bus-vélo, compartiments vélo à l'arrière des bus) et **le train dont le cadencement sera revu avec de surcroît l'aménagement de nouvelles gares ponctuellement desservie sur le tracé Mazamet-Toulouse**.

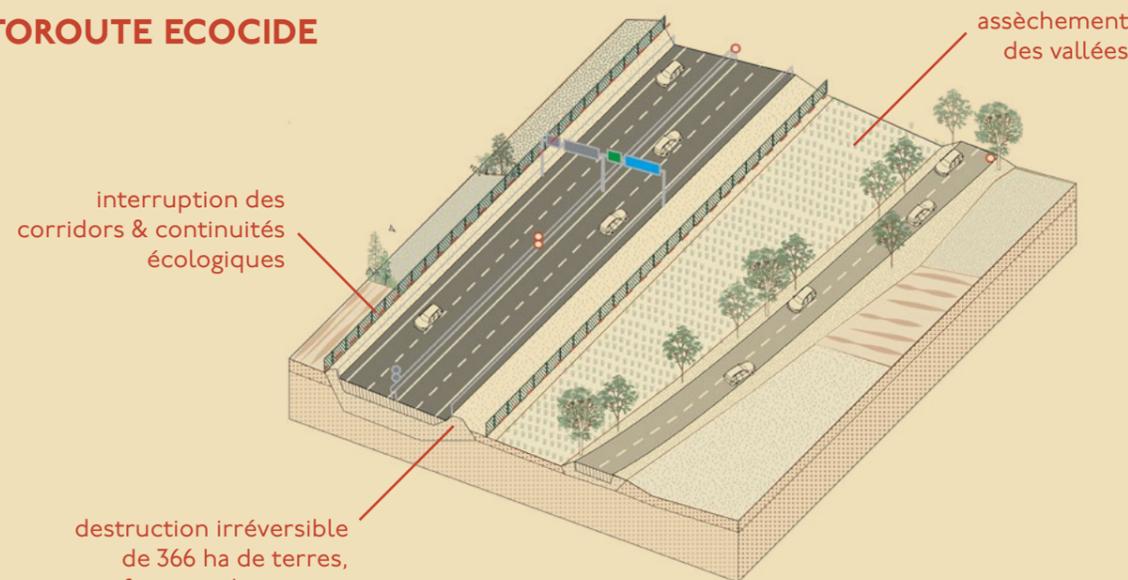
*Une Autre Voie* est un projet de **redirection productive, artisanale et industrielle** permettant de retrouver les leviers d'une autonomie et d'un rayonnement territorial, basé sur un juste équilibre et une **juste répartition des emplois et des richesses sur l'ensemble du linéaire Toulouse-Castres-Mazamet**. Le projet aura des conséquences sur le patrimoine, les activités économiques, les paysages et permettra de commencer l'adaptation bioclimatique du territoire face aux canicules et aux pics de 47 degrés qui nous attendent en 2050. Aussi, la Véloroute Nationale I sera source d'externalités positives pour le Tarn et la Haute-Garonne en premier lieu desquelles l'émergence d'une **économie des courtes distances** par la création de **nouvelles filières et activités, 1000 emplois** autour de l'écotourisme, de la filière vélo et du chanvre (bassin de Castres-Mazamet), de la filière de l'écoconstruction et des métiers de la transition écologique (bassin du Girou). Le long du tracé, **sept « grands équipements »** pensés dans une logique de gouvernance public-privé capable d'assumer les risques économiques et garant d'une gestion dans

## SITUATION ACTUELLE



emprise du projet  
écocide de l'A69

## AUTOROUTE ECOCIDE

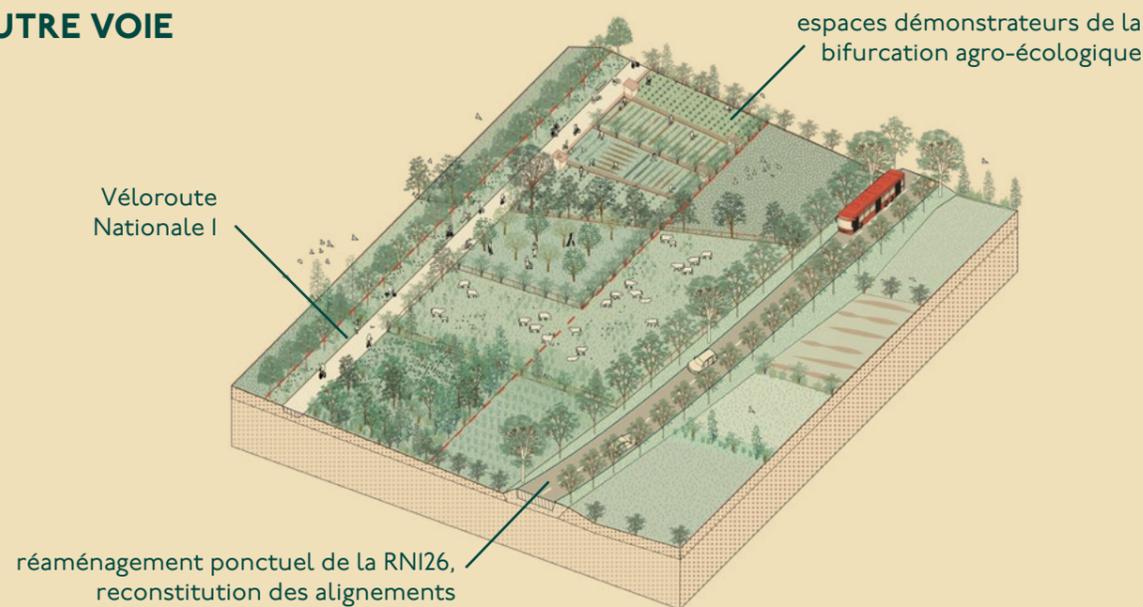


interruption des  
corridors & continuités  
écologiques

assèchement  
des vallées

destruction irréversible  
de 366 ha de terres,  
fracture du paysage

## UNE AUTRE VOIE



Véloroute  
Nationale I

espaces démonstrateurs de la  
bifurcation agro-écologique

réaménagement ponctuel de la RN126,  
reconstitution des alignements

l'intérêt commun permettront d'activer et d'entraîner les forces vives dans le projet, d'animer le parcours et **de reconnecter les citoyens aux réalités écologiques du territoire** (la Centrale des fertilités, la Base aérienne et météorologique, le Centre national des oiseaux, la Cité du vélo ...). La Véloroute Nationale I, en correspondance régulière avec la RN 126 permettra l'aménagement de points d'arrêts réguliers (écostations, covoiturage, intermodalité points de vente, points de recharge électrique, etc.), le réaménagement des zones d'activités, leur **requalification progressive en zones artisanales promotrices de circuits courts et d'emplois qualifiés** et leur densification pour répondre aux enjeux du zéro artificialisation nette (**ZAN**) dans l'optique de renforcer les solidarités économiques et sociales.

*Une Autre Voie* sera un **espace démonstrateur de la bifurcation agroécologique** indispensable face à la raréfaction de l'eau et la surexploitation des terres ; **366 hectares de terres en communs**, de terres utiles pour l'installation de jeunes paysans, de terres communales pour alimenter les cantines scolaires en produits biologiques et locaux, de terres pour créer du lien et tisser des solidarités sociales autour par exemple d'emplois qualifiés agricoles à forte valeur ajoutée ou de jardins partagés ; 366 hectares pour initier une **politique agricole ambitieuse qui remet autour de la table l'Etat, les organismes fonciers (SAFER) et les paysans** dans un projet de démantèlement agricole à plus grande échelle, de replantation du bocage ; 366 hectares enfin, pour impulser une **stratégie massive de plantation et d'acclimatation** (pépinière temporaires, espaces en libre évolution), une stratégie de reconquête écologique, de création d'espaces humides et boisés afin de ralentir au maximum le cycle de l'eau et d'atténuer les sécheresses estivales.

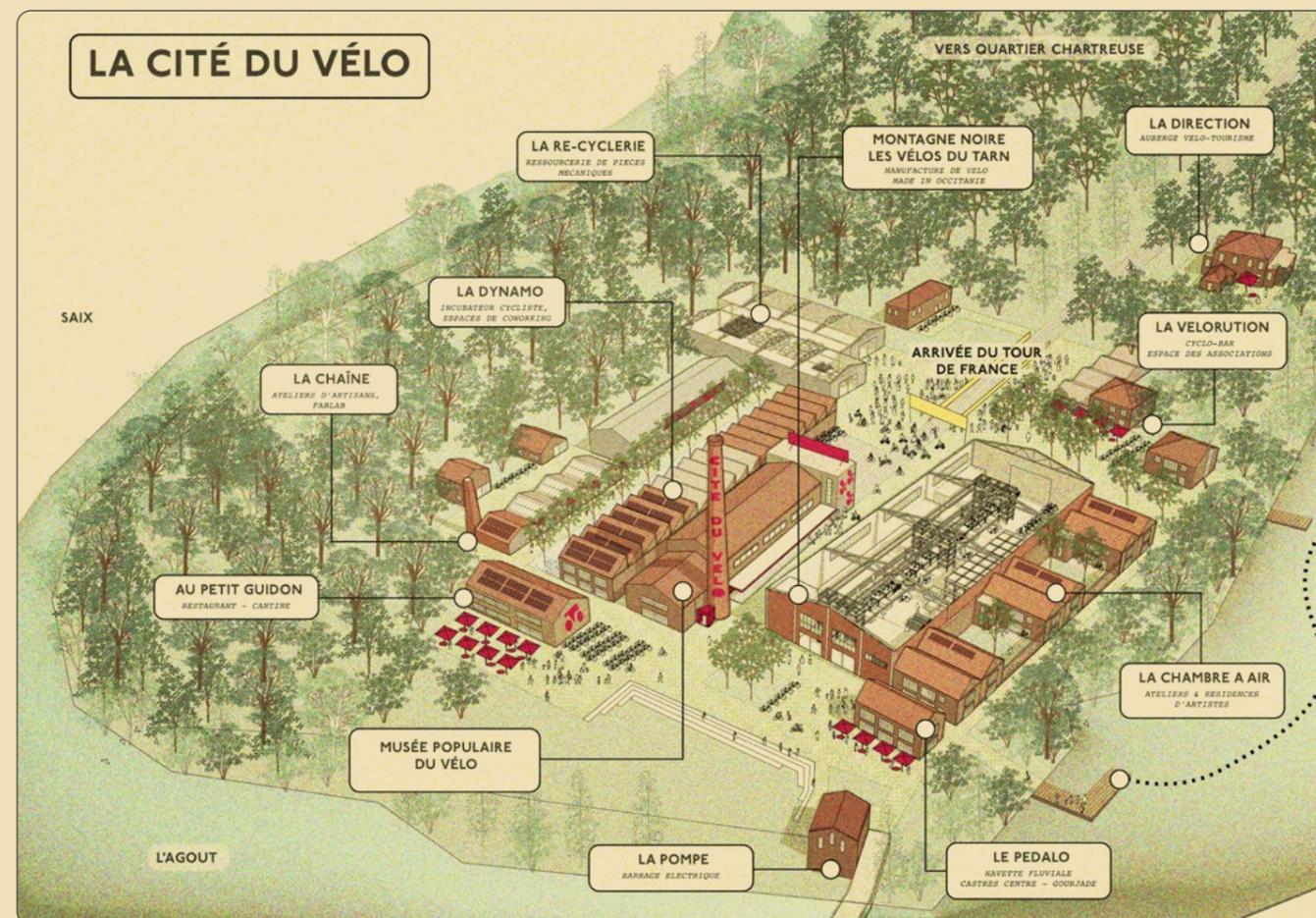
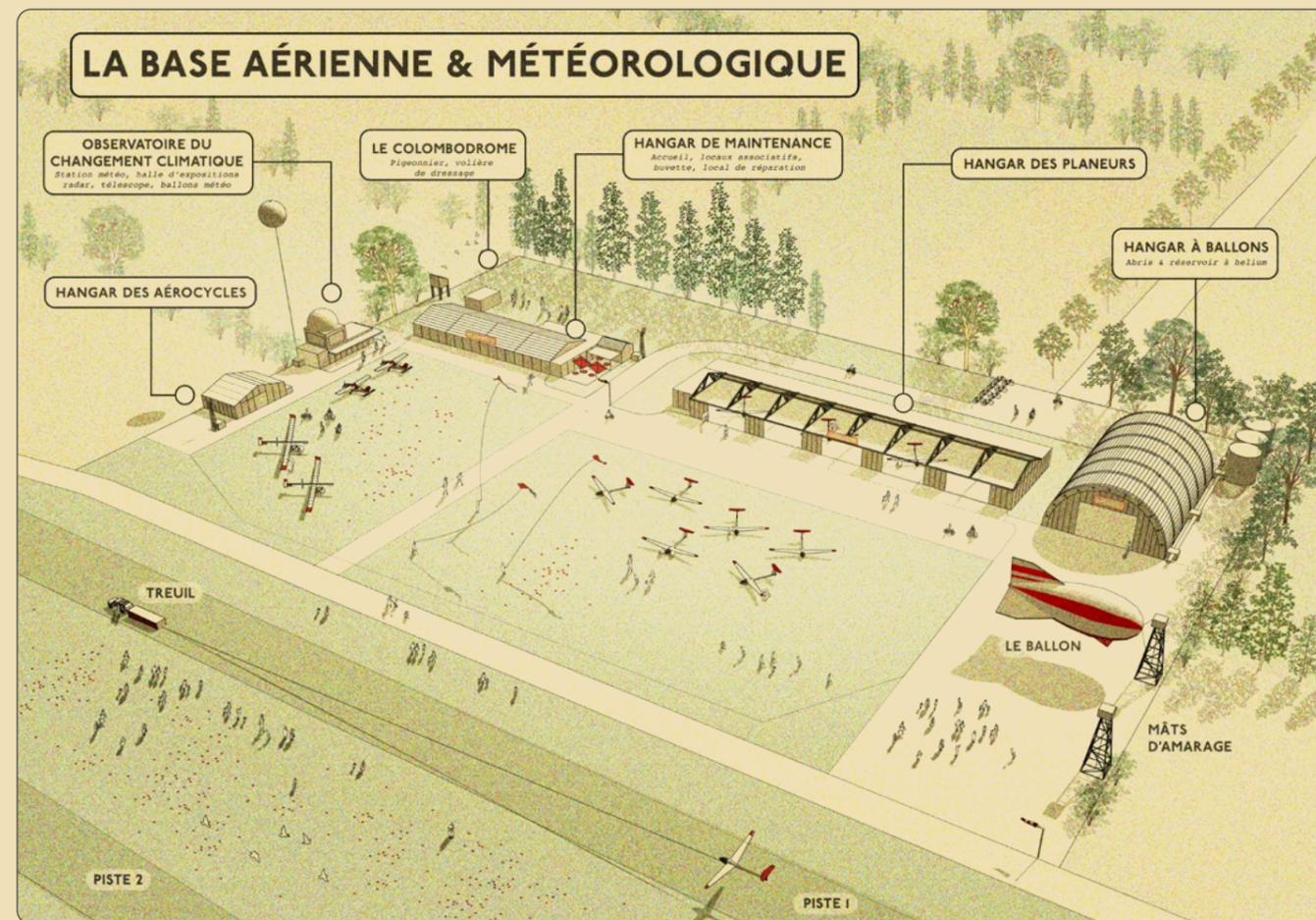
*Une Autre Voie* sera un **projet populaire de réinvestissement des acteurs sur leur lieu de vie et de réimplication citoyenne**. Une gouvernance originale caractérisée par la mise en place de la **première Société d'Economie Mixte chargée de l'adaptation au changement climatique des espaces ruraux** permettra de financer les aménagements, la gestion des terres déjà expropriées lors du projet abandonné de l'autoroute, et de la gestion de la Véloroute Nationale I en s'appuyant par ailleurs sur des politiques publiques existantes et des mesures annoncées par le gouvernement français (France 2030, Biodiversité 2030, Plan vélo, etc.).

L'aménagement se fera avec des entreprises qualifiées et au travers de **grands chantiers**

**mobiles et participatifs** au gré des saisons (plantation de haies, mobilier, jardins partagés, rénovation du patrimoine, etc.).

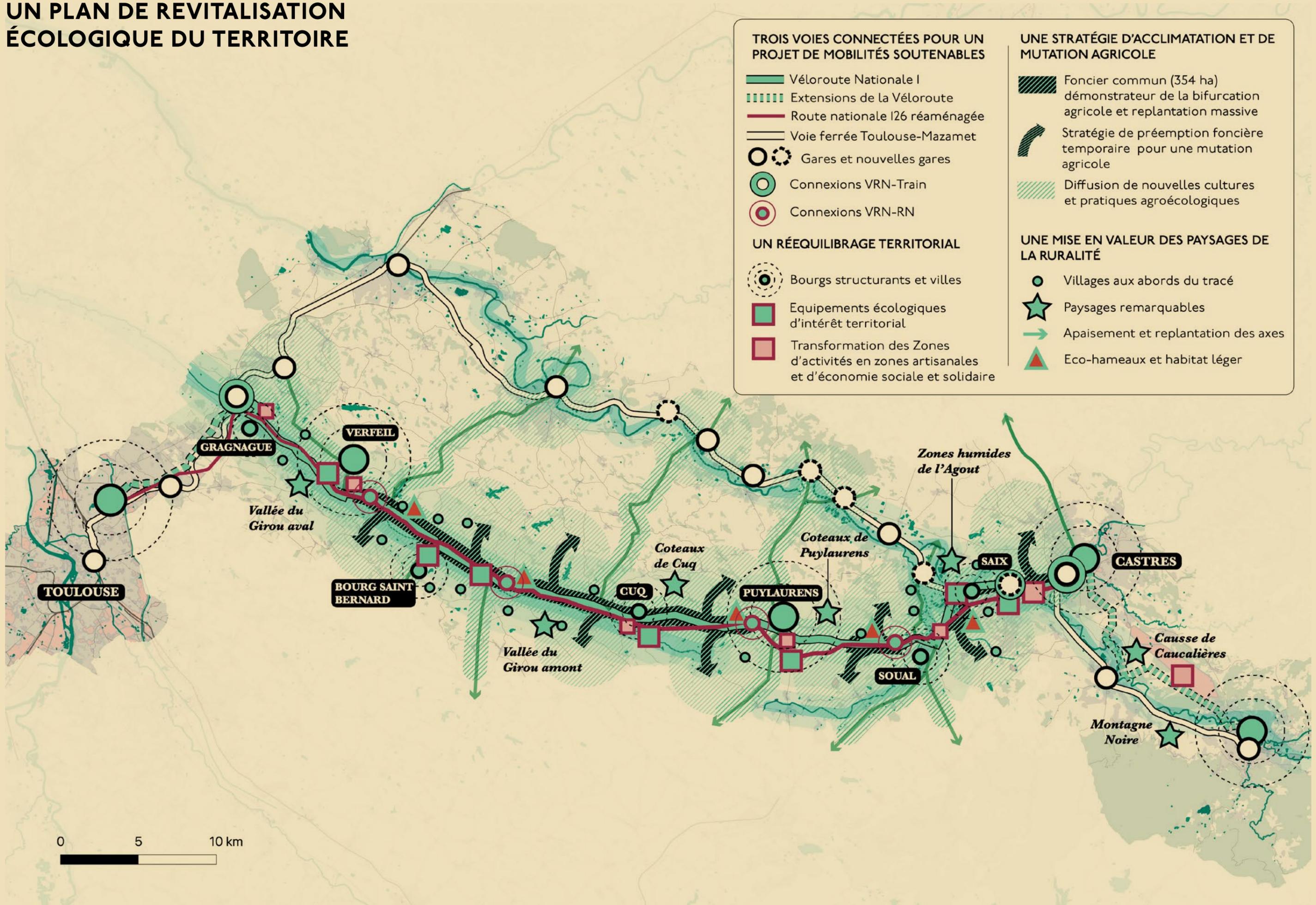
Nous sommes convaincu.e.s que c'est en partant de la singularité de chaque territoire que nous trouverons les clefs d'une politique qui saura doter notre société des outils adéquats pour affronter les problématiques de notre temps. **Aujourd'hui nous ne sommes plus de simples opposants à l'autoroute A69, nous sommes des bâtisseurs** ; bâtisseurs d'une société qui renoue avec la Terre, bâtisseurs de liens entre les vivants, de liens qui garantissent une réelle résilience et adaptation de notre territoire aux bouleversements du XXIème siècle.

> [LA BASE AÉRIENNE & MÉTÉOROLOGIQUE RÉAMÉNAGÉE DE BOURG-SAINT-BERNARD, UNE AUTRE VOIE, 2023]



> [LA CITÉ DU VÉLO DANS LA ZONE DE LA CHARTREUSE À CASTRES, UNE AUTRE VOIE, 2023]

# UN PLAN DE REVITALISATION ÉCOLOGIQUE DU TERRITOIRE



## TROIS VOIES CONNECTÉES POUR UN PROJET DE MOBILITÉS SOUTENABLES

- Véloroute Nationale I
- Extensions de la Véloroute
- Route nationale 126 réaménagée
- Voie ferrée Toulouse-Mazamet
- Gares et nouvelles gares
- Connexions VRN-Train
- Connexions VRN-RN

## UN RÉÉQUILIBRAGE TERRITORIAL

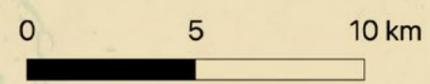
- Bourgs structurants et villes
- Equipements écologiques d'intérêt territorial
- Transformation des Zones d'activités en zones artisanales et d'économie sociale et solidaire

## UNE STRATÉGIE D'ACCLIMATATION ET DE MUTATION AGRICOLE

- Foncier commun (354 ha) démonstrateur de la bifurcation agricole et replantation massive
- Stratégie de préemption foncière temporaire pour une mutation agricole
- Diffusion de nouvelles cultures et pratiques agroécologiques

## UNE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES DE LA RURALITÉ

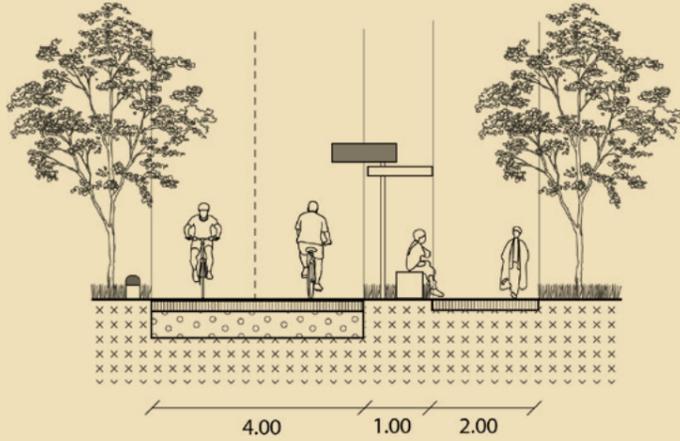
- Villages aux abords du tracé
- Paysages remarquables
- Apaisement et replantation des axes
- Eco-hameaux et habitat léger



# 62 km

de route cyclable  
à court terme (2027)

prolongement de Gragnague à  
Toulouse et de Castres à Mazamet  
à moyen terme (87 km en 2030).



La Véloroute Nationale I sera construite dans le respect des paysages, des contraintes géographiques et écologiques avec des matériaux non-issus des produits du pétrole. La route sera acclimatée, balisée, plantée sur les 62 kilomètres et permettra de relier Toulouse à Castres puis dans un second temps à Mazamet pour répondre aux demandes actuelles et à venir de mobilité sur courtes ou moyennes distances. En période estivale, la fréquentation sera plus élevée du fait d'une politique d'écotourisme volontairement active et dont les retombées économiques bénéficieront au territoire et à ses habitants.

## 4000 déplacements/jour

sur la Véloroute  
Nationale I en 2030.

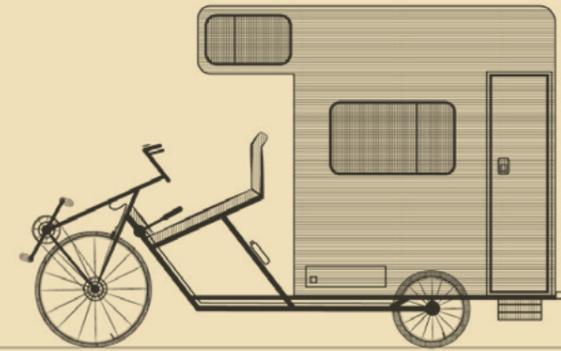
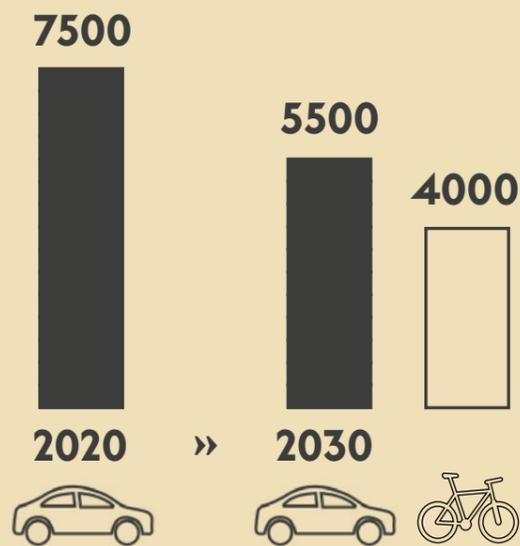
Bénéficiant d'un choc de visibilité rapide dans le quotidien avec une inauguration dès 2027 du Tronçon Castres-Gragnague (gare ferroviaire) correspondant au foncier exproprié des autoroutes abandonnées A69 et A680, puis des tronçons Toulouse-Gragnague et Castres-Mazamet en 2030, la Véloroute Nationale I sera en mesure de répondre à de nouveaux besoins en mobilités dans le sud du Tarn et en Haute-Garonne. Elle permettra également d'absorber une partie du trafic de la RN 126 notamment sur les courtes et moyennes distances (inférieures à 12 km) pour un total de 4000 déplacements/jours à partir de 2030 et par un maillage plus fin de pistes cyclables connectées à la VNI. Une politique active en faveur de l'acquisition de vélos électriques par l'Etat (Plan vélo) et la Région, permettra d'encourager ce report modal et inclusif (25km/h sans effort physique).

Sur la RN 126, le trafic actuel varie de 6000 à 8500 véhicules/jours selon les tronçons entre Verfeil et Soual dont 500 poids lourds pour une moyenne lissée de 7500 véhicules/jours. Nous proposons une politique volontaire visant à faire baisser ce trafic au profit des mobilités douces et des transports en commun (augmentation du cadencement des trains et des bus liO) tout en stabilisant le nombre de poids lourds nécessaires et dont les marchandises seront réadaptées aux demandes de la bifurcation écologique. La RN 126 sera replantée pour plus de confort en été, réaménagée ponctuellement après étude approfondie des besoins et fluidifiée par cette baisse de trafic et la création d'aménagements spécifiques et adaptés sur des points durs identifiés (carrefour de Saix, connexion rocade et entrée de Castres...)

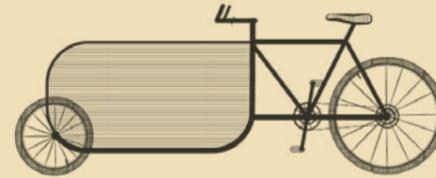
# -25%



de trafic automobile pour une RN  
126 sécurisée, plus apaisée, soit **5500**  
**véhicules/jour en 2030** contre 7500 en  
2020.



[recherche & développement pour  
une cyclomobilité innovante]



[développement de  
la cyclologistique]



[filiale du vélo  
électrique]

[filiale biosourcée  
& écoconstruction]



Chaque euro d'argent public engagé générera trois euros d'investissements privés. Ces investissements publics permettront de réaliser les équipements nécessaires au lancement de la bifurcation écologique : le réaménagement de la RN 126, l'aménagement de la Véloroute Nationale I (30 millions d'euros), des parts importantes des collectivités locales au capital et dans le pouvoir de décision des sept grandes SCIC issues des équipements leviers, des investissements dans une foncière de la Véloroute capable d'orienter à court terme l'aménagement agricole, écologique et la réorientation des zones artisanales du territoire en générant de surcroît des revenus pour les futures dépenses de gestion de cet équipement.

# 1000 emplois directs

La première Véloroute Nationale française générera dans son sillage la création de plus de 1000 emplois directs par la transformation du tissu économique du territoire et la promotion d'une économie des courtes distances. Ces emplois nets répondront à la demande dans les métiers nécessaires à la rupture écologique (un pôle d'excellence autour des mobilités douces, nouvelles filières artisanales, relocalisation des matières premières telles que le chanvre et des ressources de construction comme l'argile, agriculture durable, cyclologistique, écotourisme, écoconstruction et rénovation du patrimoine).

- 450 - Nouvelles filières artisanales**  
(dont un pôle d'excellence mobilités douces)
- 200 - Ecotourisme**
- 200 - Ecoconstruction & rénovation**
- 100 - Agriculture durable**
- 50 - Cyclologistique durable**

De surcroît, *Une Autre Voie* générera 2000 emplois indirects. Ces emplois correspondent d'une part aux emplois saisonniers dans l'agriculture (maraîchage, arboriculture, etc.), de l'écotourisme (restauration, hôtellerie, activités saisonnières nature, etc.) et d'autre part à la relocalisation d'emplois existants démetropolisés et redéployés sur le territoire (espaces de coworking, réorientation professionnelle, plan de formation des artisans, commerçants, TPE et PME à des pratiques plus vertueuses, etc.).

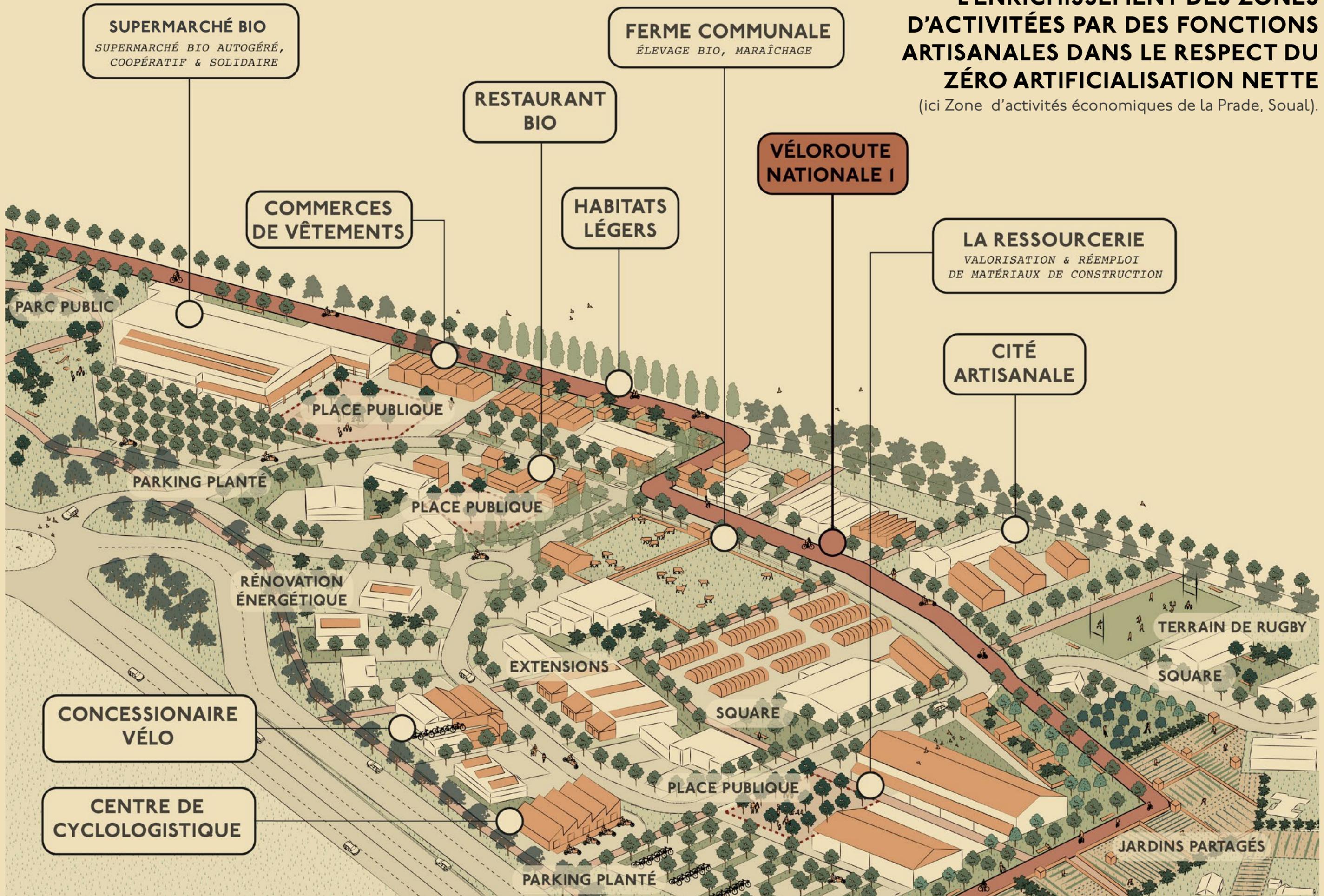
# 100 M€ d'investissements publics

- 24M€** - Réaffectation des financements locaux de l'A69
- 50M€** - Etat, Plan Vélo, France 2030, Biodiversité 2030, UE ...
- 26M€** - Nouveaux financements locaux

# 7 équipements leviers

# L'ENRICHISSEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS PAR DES FONCTIONS ARTISANALES DANS LE RESPECT DU ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE

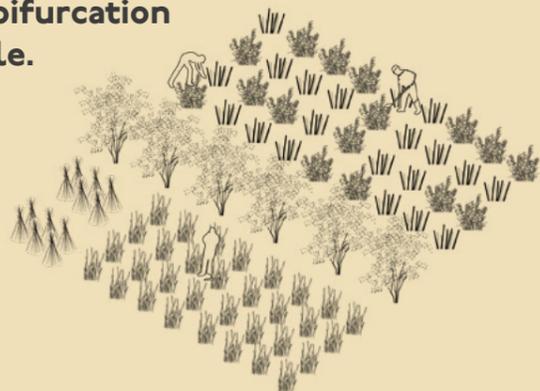
(ici Zone d'activités économiques de la Prade, Soual).



Le projet fera la part belle à de nouveaux lieux et modes d'expérimentation sociale (jardins partagés, vergers et haies nourricières communales, ferme collective, ferme d'insertion, ferme communale, woofing estival) et de circuits économiques (circuits courts, points de ventes réguliers, alimentation des cantines scolaires, etc.). Les 250 hectares seront des espaces démonstrateurs d'un changement de modèle agricole basé sur l'agro-écologie, l'agro-foresterie, l'élevage raisonné et une agriculture biologique qui replace les relations au vivant au cœur de pratiques par ailleurs respectueuses des sols et moins gourmandes en eau. Le projet s'appuyera et confortera un réseau de paysans ayant amorcé cette bifurcation agricole.

# 250ha

**démonstrateurs de la bifurcation agricole.**



La Véloroute Nationale I sera à l'origine d'une stratégie de plantation du territoire à grande échelle qui a vocation à se diffuser dans le temps depuis les 366 hectares récupérés (parties en pépinières temporaires par exemple). Dans le cadre direct du projet, 50 000 arbres seront plantés à hauteur d'un sujet tous les cinq mètres soit :

-6 500 pour la replantation des 40 kilomètres de linéaires manquants sur la RN I26.

-18 500 arbres pour la Véloroute Nationale I

-25 000 arbres pour accompagner le développement des haies de l'emprise foncière sous giron direct de la collectivité (366 hectares).

# 60mares

**une augmentation massive des amphibiens et des milieux humides.**

Le foncier récupéré par l'abandon de l'A69 permettra la réalisation de nouveaux espaces humides et le renforcement de la solidité écologique générée par le tracé apaisé de la véloroute. Cinquante hectares comprenant des zones naturelles existantes seront laissés en libre évolution, des espaces sanctuaires pour régénérer les espèces affectées et affaiblies par le changement climatique, la chasse, les pesticides et le trafic routier.

Un réseau de soixante mares viendra mailler le tracé de sorte à permettre aux amphibiens et à l'avifaune de mieux affronter les futures sécheresses et aux usagers de profiter d'espaces naturels dans un cadre de vie acclimaté et un paysage embelli.

# 315km

**d'alignements d'arbres et de haies bocagères** plantés à très court terme pour affronter des canicules à **47°C en 2050.**

[Plantation d'arbres d'alignement]



[Rainette méridionale]



[Triton palmé]

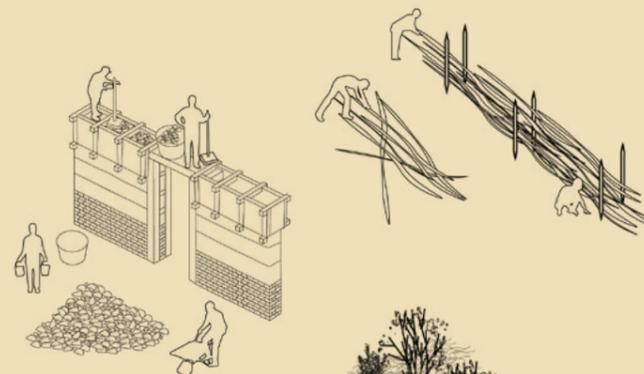


[Salamandre tachetée]

# 366ha

**de chantier participatif, un mode de faire original s'appuyant sur la réimplication citoyenne, qui pourra faire école à l'avenir.**

[Réalisation des équipements légers]



[Rénovation terre crue]

[Plantation de haies]



Le territoire de projet sera le premier espace français hors zones naturelles et réensauvagées à faire l'objet d'une grande politique assumée d'inversion des effondrements d'espèces. Les aménagements en faveur des oiseaux constitueront un exemple emblématique de concrétisation de cette ambition à travers des mesures de restauration des habitats et des ressources (grandes haies armées, haies fruitières, espaces refuges en libre évolution, nichoirs à oiseaux, champs sans pesticides) et de sensibilisation auprès du grand public, l'objectif étant de ramener les effectifs d'oiseaux et d'insectes volants à leur niveau de 1990.

Dans ce cadre, les campagnes de comptage avec les habitants, l'observation et la communication relative aux espèces disparues et celles de retour sur le territoire ainsi que la construction du Centre national des oiseaux sur la base du Dicoso (équipement levier de la véloroute) animé en partenariat avec les associations de protection de la nature permettront des suivis et des révisions régulières des objectifs à travers le temps.

Sur un linéaire de 62 kilomètres et une surface de près de 366 hectares, le projet de Véloroute Nationale I et ses aménagements attenants permettra à court terme la mise en place d'un chantier participatif à grande échelle, le plus important d'Europe.

Si le gros œuvre sera réalisé par des entreprises spécialisées, le projet laissera aux habitants et volontaires le soin de décider une partie des aménagements réalisés sur chaque séquence. Des structures spécialisées dans l'animation de chantier et les chantiers d'insertion seront sollicitées pour l'encadrement des principaux programmes décidés (plantations, réalisation de mobilier, mares, jardins partagés, etc.).

Cette démarche de chantiers mobiles à vocation à instiller une culture de territoire qui attirera des volontaires dans le cadre d'un écotourisme de rénovation du patrimoine et structurera un réseau d'entraide reconnu au niveau national (woofing, chantiers d'été, etc.), une sorte de soft power territorial généré par la Véloroute Nationale I.

# +30%

**d'oiseaux & d'insectes en 2035** par rapport à 2020 sur le territoire de projet et ses alentours.

[Hirondelle rustique]

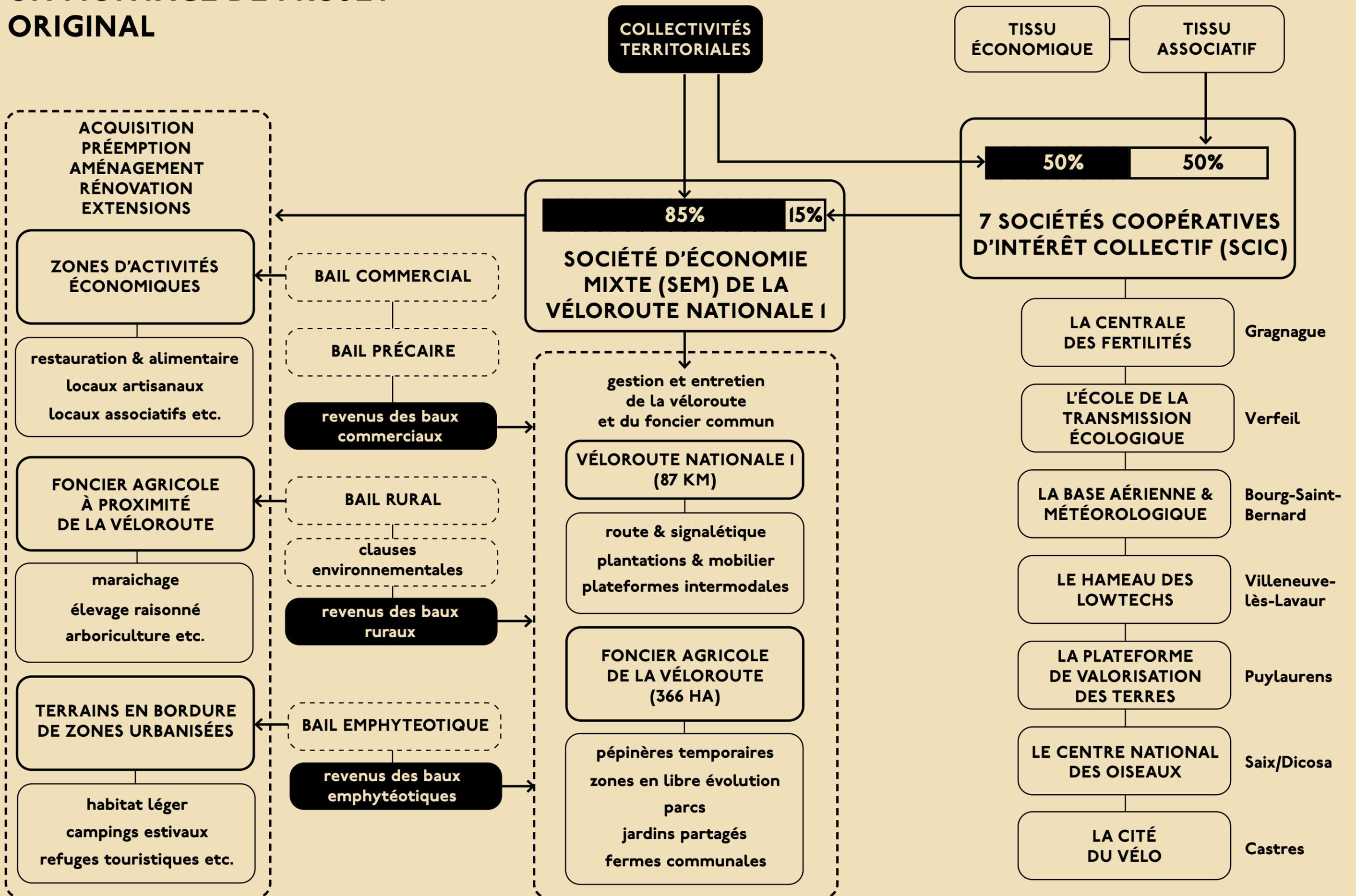


[Huppe fasciée]



[Alouette des champs]

# UN MONTAGE DE PROJET ORIGINAL



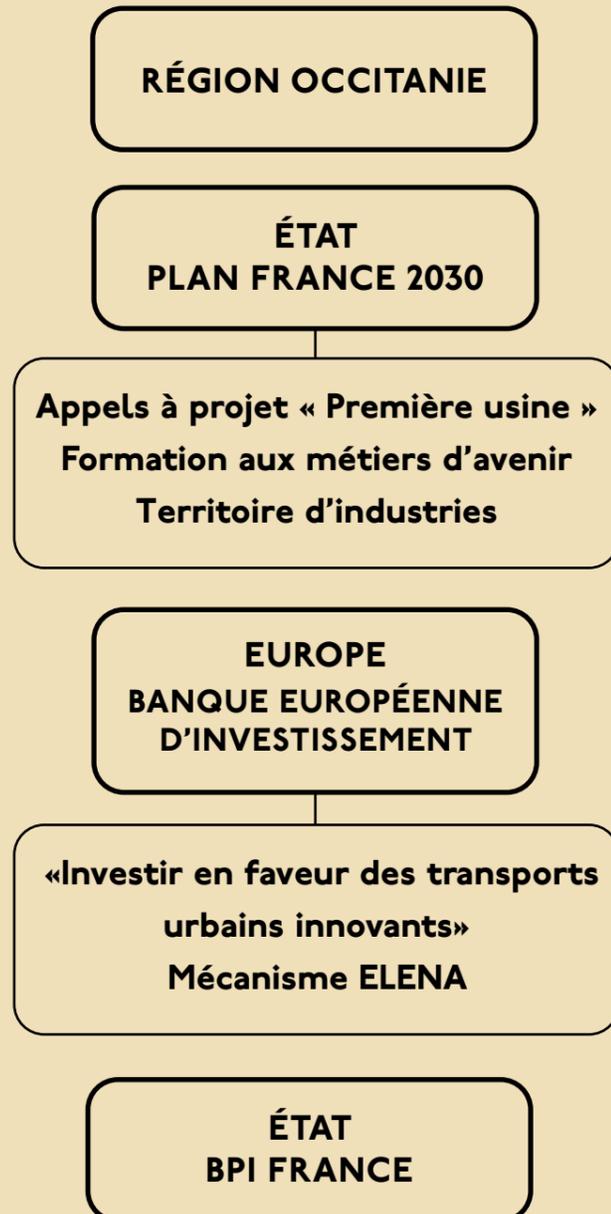
# 100M€ d'investissements publics

**24M€** – Réaffectation des financements locaux de l'A69

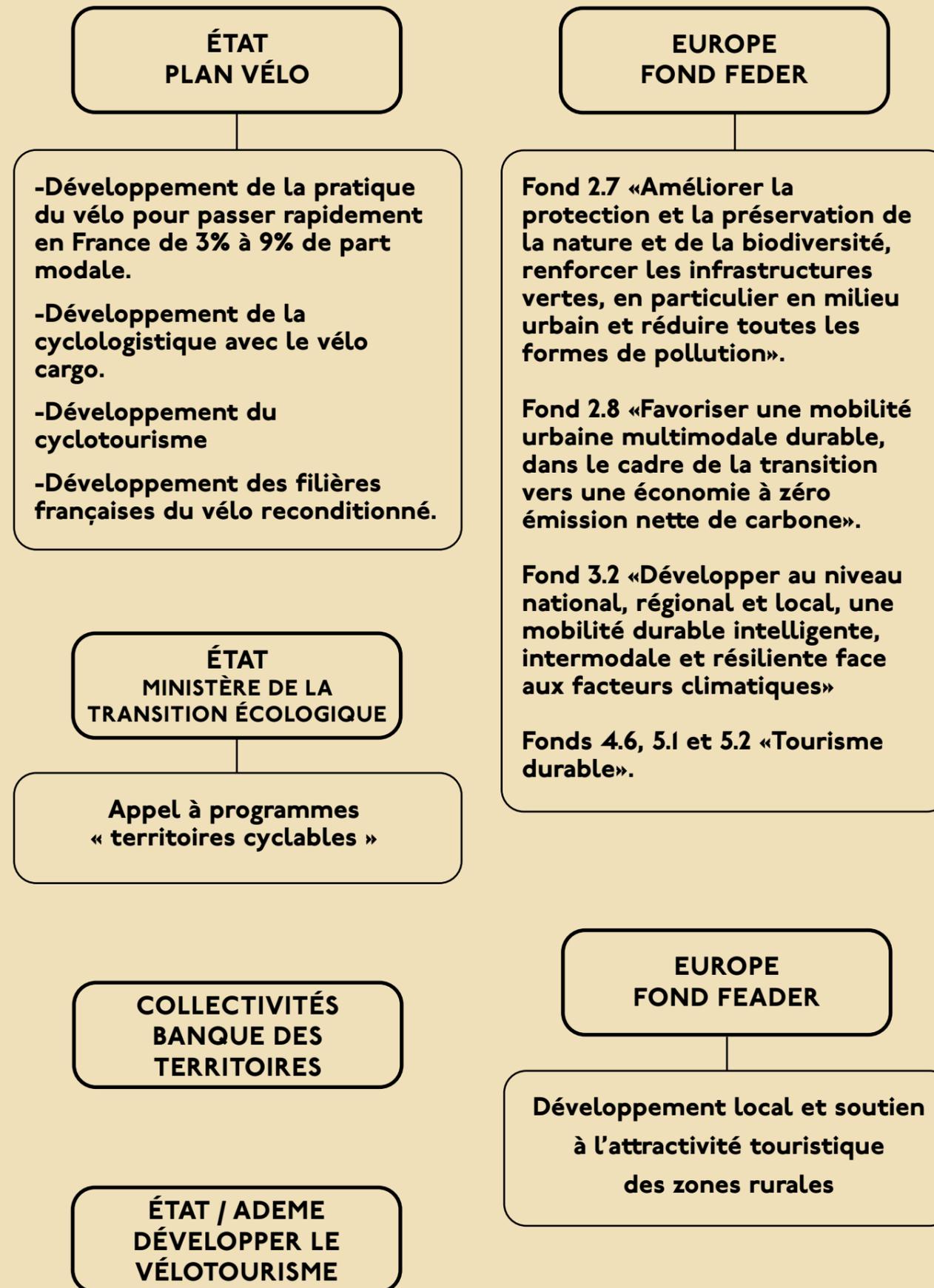
**50M€** – Etat, Plan Vélo, France 2030, Biodiversité 2030, UE ...

**26M€** – Nouveaux financements locaux

## SOUTIEN ÉCONOMIQUE

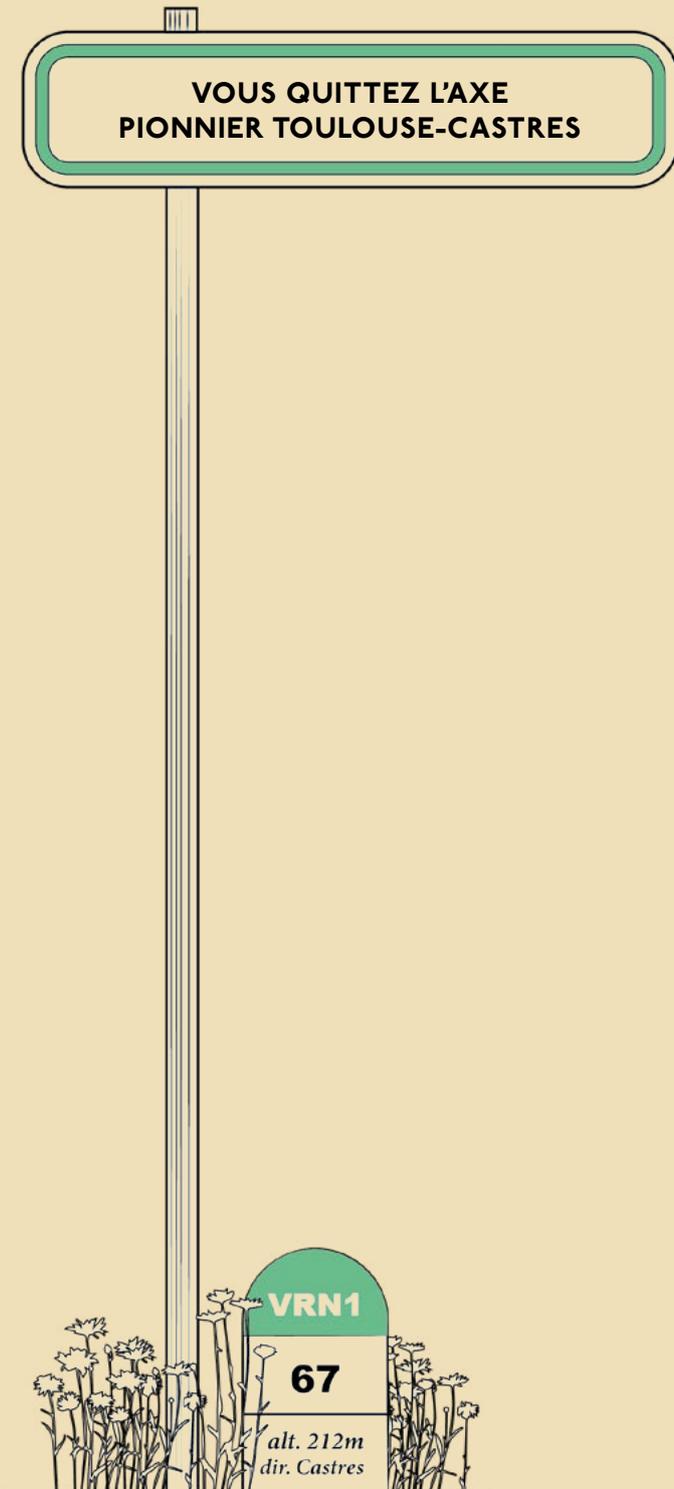


## AMÉNAGEMENT DE LA VÉLOROUTE



## AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS & ÉCOLOGIQUES





**Merci de votre attention !**  
[projet.uneautrevoie@gmail.com](mailto:projet.uneautrevoie@gmail.com)