

SAÉ 101 – AUDIT DE COMMUNICATION

CAS DE LA CONTROVERSE A69

Présentation de notre agence, un de nos membres - Milo Lusseau

Présentation de l'Agence "Prisme Communication"

Bonjour, nous sommes "Prisme Communication", une agence de conseil créée par des étudiants de première année en BUT MMI dans le cadre de la Saé 101 : Audit de communication. Notre équipe est composée de :

LUSSEAU Milo, LY Lucie, MAHI Younes, MAITRE Claire, MARTINEZ Mathis et MAZZOTTI Lino

Notre mission pour ce projet est d'auditer la communication autour de la controverse de l'autoroute A69. Nous avons choisi le nom "Prisme" car il incarne notre approche : examiner un sujet complexe à travers ses multiples facettes pour en comprendre la dynamique globale.

Dans cette optique, notre audit ne portera pas sur un acteur directement engagé pour ou contre le projet, mais sur une entité dont l'autorité scientifique irrigue l'ensemble du débat : le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat). Notre objectif est d'analyser comment son message, ses données et sa réputation sont utilisés et interprétés par les différentes parties prenantes de la controverse. Ce rapport, qui sera rendu le lundi 13 octobre 2025 , présentera notre analyse ainsi que nos recommandations professionnelles.

Audit de contexte - Claire Maitre

Le projet de l'autoroute A69 visant à relier la ville de Castres et Toulouse crée d'immense tension et débats dans paysage politique Français et est devenue une grande bataille juridique contre les partisans et détracteurs de cette Autoroute en question.

L'histoire de cette autoroute est dans les esprits commencent après la création de la A68 en 1992, reliant Toulouse et Marssac-sur-Tarn. Le sud du Tarn se sont sentis abandonnés et commençaient à penser que Castres a un énorme potentiel économique et que son seul défaut est que la ville ne soit pas rattachée par une autoroute de Toulouse.

En parallèle de tout ça, un groupe s'impose pour le financement du projet, celui-ci est le groupe Pierre Fabre. Son fondateur jusqu'à sa mort essayera de faire avancer le projet de l'autoroute A69, durant cette période il rencontre François Hollande en 2013, Jean Castex et aussi François Fillon, il arrive à convaincre les 3 personnalités à penser de l'idée et de l'accepter.

En 2018, la ministre des transports en ce temps “Elisabeth Borne” déclare que cette autoroute devient une priorité de l'état, et plus tard en septembre 2021, le concessionnaire sera décidé pour les travaux et c'est le groupe NGE qui s'en charge. Cependant en février 2023, le tribunal administratif suspend les travaux jugeant que le projet ne répond pas à une raison d'intérêt public majeur. Tout ça pour 3 mois plus tard, après un appel de l'état, la justice autorise à nouveau la poursuite du projet étant donné qu'il est trop avancé. Plus tard en novembre, une lettre ouverte pour le gouvernement est postée par 200 scientifiques dont deux du GIEC. Finalement 2 ans plus tard en 2025, une proposition de loi de validation a commencé à être débattu au Sénat pour “verrouiller” le projet.

Cela nous montre que le projet fait tabou et fait tâche au niveau des habitants. En effet, ce projet fait débat sur certains points comme l'écologie mais surtout aussi une expropriation de familles que se soit immobilière ou au niveau des projets pour la construction de l'autoroute qui peuvent causer la fermeture d'une entreprise familiale par exemple.

À cause de la reprise des travaux en Mai 2023, des zones à défendre (ZAD) ont été créées et des affrontements ont parfois lieu lors de manifestations des détracteurs de l'autoroute. La violence en arrive à un point où des points de vandalisme arrivent comme des incendies d'engins de chantier.

Le GIEC ou Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat est un organisme suisse des Nations unies créée en 1988 sous l'égide de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) à la suite d'une initiative politique internationale, le GIEC est ouvert à tous les pays membres de l'Organisation des Nations unies. Il regroupe 195 États.

Les évaluations du GIEC sont fondées sur les publications scientifiques et techniques, dont les auteurs du GIEC opèrent une synthèse critique. Elles sont publiées sous la forme de rapports synthétiques ou portant sur un aspect particulier du changement climatique, au sein de cycles d'évaluation d'une durée approximative de sept ans. Le rapport d'évaluation le plus récent a été publié en 2023.

Rédigés par des centaines de scientifiques des États membres, les travaux du GIEC aboutissent également à des résumés à l'intention des décideurs, relus phrase par phrase et formellement validés à l'unanimité par les délégués des États, avec l'assentiment des auteurs scientifiques

Le GIEC en tant qu'organisme se doit de rester objectif dans leur rapport. Ces rapport sont composés de volets et sont tous ensuite publiés sur leur site gratuitement. Ces rapport servent au pays pour montrer ce qu'ils doivent faire pour améliorer les conditions de leur pays. Ce moyen de communication est le seul qu'ils ont. En effet, ils n'ont pas de réseaux sociaux.

Tandis que le GIEC communique de cette façon, les membres qui lui font part peuvent communiquer dans les médias de leur point de vue sur des éléments.

Cependant le GIEC n'a jamais fait de déclaration officielle à propos de la A69 mais 3 de ces membres français se sont opposés à la A69. Ces trois membres sont Christophe Cassou, Valérie Masson-Delmotte et Jean-Baptiste Sallée qui ont tous trois fait opposition au projet de la A69. Christophe Cassou a participé à un rendez-vous avec la présidente du Conseil régional d'Occitanie, Carole Delga pour parler des problèmes autour de l'autoroute. Valérie Masson-Delmotte quand a t-elle a commencée à s'intéresser au projet grâce à Thomas Brail, un proche de la nature, les deux ont protestés en Novembre 2023 en escaladant un arbre de 15 mètre devant le ministère de la transition écologique pour faire en sorte que le projet soit annulé. Alors que Jean-Baptiste Sallée

communique dans les médias directement à propos de la A69 pour tenter d'expliquer que de son point de vue, il est inutile de faire cette route et que c'est un projet de 20ème siècle.

Ces membres sont aussi à la vedette d'une lettre ouverte avait été composée au gouvernement publiée dans l'Obs en Octobre 2023 écrit par plus de 1500 scientifiques et Jean-Baptiste Sallée et Christophe Cassou, tous deux membres du GIEC et pour demander l'arrêt du projet au gouvernement.

De plus, en septembre 2023, plus de 200 scientifiques ont signé une tribune dans Mediapart en stipulant 5 points de pourquoi le projet de l'autoroute doit prendre fin.

Le premier étant que c'est à contre-courant de ce que veut faire la France avec ces promesses contre la crise climatique, en effet ils ne voient pas l'intérêt de créer une route pour les voitures de rouler plus vite. Le second étant une concurrence au bus et au trains en créant une autoroute. Le troisième est que Toulouse sera favorisée au détriment des petites villes et villages. Le quatrième est une menace pour l'environnement, étant donné qu'il faut détruire plus de 400 hectares d'arbres, c'est nocif pour les populations et la Terre. Finalement en adéquation avec le point précédent, ils expliquent que le gouvernement français veut compenser la perte de ces arbres en n'en plantant plus ce qui ne va pas réduire l'augmentation de Co2 causé par la destruction des arbres présents.

Ceci construit un énorme fossé entre les personnes qui voient le projet de l'autoroute A69 et les scientifiques. D'un côté, les partisans trouvent qu'elle est nécessaire au développement de Castres et du sud du Tarn pour octroyer un rayonnement pour la ville de Castres. Alors que les détracteurs du projet ne voient pas l'impact écologique de ce dernier, en effet, la construction de l'autoroute conclura à la destruction de 400 hectares d'arbres ce qui est un désastre écologique à l'heure où le gouvernement français essaye de faire en sorte que l'écologie soit importante en France.

Tandis que dans la bataille juridique qui est l'autoroute A69 continue, des groupes ont décidé d'agir autrement que par voie juridique ou par les manifestations. En effet, certains d'entre eux ont mis le feu à des engins de construction le 18 avril 2024. Revendiqué par le GIEC, un groupe de militant contre la A69, leur nom complet est le "Gang d'Insolent.es Eclatant le Capital". Ceci montre une chose. En utilisant l'acronyme du GIEC, ils veulent mettre du poids sur leur actions en reprenant l'acronyme du GIEC en commettant des délits pour contrer l'avancement de la A69 étant donné de l'objectivité du GIEC.

Audit ergonomique - Younes Mahi

Fiche personae :



- Martin Dubouillo
- 35 ans
- Agent immobilier à son compte
- 33k / an environ

À PROPOS

Martin âgé de 35 ans, exerce le métier d'agent immobilier indépendant. Il réside sur le territoire de la future A69 avec ses deux garçons. À la suite de son divorce, il a fait construire sa maison. Il aime la nature, les animaux, l'architecture et est intéressé par nouvelles technologies.

CONTEXTE PROFESSIONNEL

Martin est agent immobilier depuis déjà 10 ans. Il a suivi un BTS Professions immobilières puis une école de commerce. Il utilise aussi sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail mais aussi pour se rendre sur les sites qu'il vend.

ATTITUDE FACE AU PROJET A69

Martin est opposé à la construction de l'autoroute A69.

- Même si sa maison ne sera pas détruite, il est conscient qu'il y aura un grand changement démographique.
- Ce changement démographique risque de jouer un rôle important dans la potentielle revente de sa maison impactant considérablement la plus-value de son domicile.

MOTIVATION PRINCIPALE

- Il souhaite préserver son patrimoine immobilier et ne pas voir la valeur de son bien décroître et s'assurer une bonne revente.
- Il veut également garder sa qualité de vie initiale au sein de son lieu de vie actuel sans perturbations dues à un changement démographique ou aux travaux qui dureront tout de même beaucoup de temps.

OBJECTIFS

Représenter le point de vue d'un habitant concerné par cette construction démentielle qui modifie complètement son lieu de vie, craignant la perte de valeur de son bien et les changements non désirés dans sa communauté.

FREINS / INQUIÉTUDES

- Peur que la plus-value de sa maison diminue significativement.
- Inquiétude face à un grand changement démographique et ses conséquences.
- Difficulté potentielle à revendre sa maison impactée par le projet autoroutier.

Étude de l'impact de la publication sur un militant contre l'autoroute :

Le support choisi est une image destinée à la publication sur les réseaux sociaux. Elle informe sur l'événement, et procède à un appel à la mobilisation. La cible est en partie définie puisque celle-ci va rassembler des personnes qui ont un avis négatif quant à la construction de cette autoroute mais non à un seul groupe de personnes. Les visuels choisis sont en accord avec la démarche (foule de personnes en arrière-plan), les couleurs vives attirent l'attention et les textes sont frappants grâce à la typographie et aux lettres en majuscules. ("A69 EN ROUTE POUR L'ANNULATION ! »). Le message véhiculé quant à lui est clair, il incite à la mobilisation pour l' « ANNULATION » et l'usage de ce terme n'est sûrement pas choisi par hasard car il sous-entend que cette annulation est proche. Finalement, cette création est un appel à l'action pour se battre contre la création de l'A69.

Cas d'utilisation :

Un militant concerné par la construction de l'autoroute reçoit cette publication dans son fil d'actualité sur un des réseaux sociaux utilisés par les soulèvements de la terre. Il va sûrement être frappé par le mot annulation et l'événement va attirer son attention et lui procurer de l'espoir. Finalement, il y a beaucoup de chance que cette personne partage la publication se sentant concernée et sûrement prévoir de participer à ce rassemblement.



À PROPOS

Kevin vit près de Castres dans le Tarn. Il est en couple et a une fille de 4 ans. Pour travailler sur le chantier il a passé son CAP conducteur d'engins / travaux publics.

ATTITUDE FACE AU PROJET A69

Kevin est pour la construction de l'autoroute.

- cela facilitera les trajets entre Castres et Toulouse,
 - crée des emplois pour les ouvriers et les entreprises locales,
 - désenclera le Tarn, trop souvent oublié selon lui.
- Il ne comprend pas toujours les opposants au projet et pense qu'ils ne connaissent pas la réalité du travail sur les chantiers. Pour lui, les routes sont essentielles pour faire vivre l'économie locale.

CONTEXTE PROFESSIONNEL

Kevin travaille depuis plusieurs années sur des chantiers d'infrastructures routières. Il est fier de participer à des projets visibles et utiles pour la population. Il connaît bien les réalités du terrain : les contraintes physiques, les aléas météorologiques, la sécurité, les délais à respecter.

Pour lui, le projet de l'autoroute A69 Castres-Toulouse représente du travail local, de la stabilité et du développement pour la région.

MOTIVATION PRINCIPALE

- Fierté professionnelle : participer à un projet utile à tous.
- Sécurité de l'emploi : l'autoroute garantit plusieurs années de travail.
- Amélioration de la vie quotidienne : trajet plus rapide, moins de stress sur les routes secondaires.

OBJECTIFS

Représenter un point de vue ancré dans le concret et le quotidien, celui d'un travailleur du terrain qui voit dans l'autoroute un symbole de progrès et de stabilité.

FREINS/ INQUIETUDES

- Il craint que les manifestations ou blocages retardent le chantier.
- Il remarque que l'image des ouvriers est parfois mal comprise ou dévalorisée.
- Il se demande si, après le chantier, il y aura d'autres projets similaires dans la région.

The screenshot shows a search bar with "Vos recherches" and "une idée, un service, une information...". Below it, a navigation menu includes "Tarn", "Grands projets", and "Autoroute Castres-Toulouse". A sidebar on the left has buttons for "DÉPARTEMENT" and "DÉPLACEMENTS". The main content area features a heading "Autoroute Castres-Toulouse" and a sub-section "Désenclaver le sud du Tarn et notamment le bassin économique Castres/Mazamet grâce à une liaison autoroutière est une priorité pour le Conseil départemental du Tarn." It also shows a small image of a highway sign for "CASTRES MAZAMET".

The post includes a photo of a protest with many people holding signs. Text from Kevin Martin is overlaid: "Le dossier de l'autoroute Castres-Mazamet - Toulouse a été qualifié de « prioritaire » pour le quotidien de l'emploi, la sécurité et la qualité de vie dans le bassin de Castres-Mazamet » par le Président Christophe Ramond. Ce futur axe autoroutier constitue un enjeu fort en termes de désenclavement, de développement et d'attractivité du sud du Tarn et également en termes d'accès rapide et fiable vers les soins spécialisés de l'agglomération toulousaine. A l'unanimité les 46 élus du Conseil départemental ont voté une participation de 31 millions d'euros." A section titled "L'autoroute en bref..." follows.

The post includes a photo of a protest with many people holding signs. Text from Kevin Martin is overlaid: "Le dossier de l'autoroute Castres-Mazamet - Toulouse a été qualifié de « prioritaire » pour le quotidien de l'emploi, la sécurité et la qualité de vie dans le bassin de Castres-Mazamet » par le Président Christophe Ramond. Ce futur axe autoroutier constitue un enjeu fort en termes de désenclavement, de développement et d'attractivité du sud du Tarn et également en termes d'accès rapide et fiable vers les soins spécialisés de l'agglomération toulousaine. A l'unanimité les 46 élus du Conseil départemental ont voté une participation de 31 millions d'euros." A section titled "L'autoroute en bref..." follows.

The post includes a photo of a protest with many people holding signs. Text from Kevin Martin is overlaid: "Le dossier de l'autoroute Castres-Mazamet - Toulouse a été qualifié de « prioritaire » pour le quotidien de l'emploi, la sécurité et la qualité de vie dans le bassin de Castres-Mazamet » par le Président Christophe Ramond. Ce futur axe autoroutier constitue un enjeu fort en termes de désenclavement, de développement et d'attractivité du sud du Tarn et également en termes d'accès rapide et fiable vers les soins spécialisés de l'agglomération toulousaine. A l'unanimité les 46 élus du Conseil départemental ont voté une participation de 31 millions d'euros." A section titled "L'autoroute en bref..." follows.

Étude de l'impact de la page web sur un citoyen ou un acteur pro-autoroute :

Le support choisi est le site officiel du département du Tarn. Ce site vise à informer mais aussi légitimer le projet de l'autoroute. La cible est très large et n'est pas limitée. Le visuel choisi est en accord avec les informations (autoroute avec un panneau « Castres - Mazamet ») du site car il illustre le projet futur d'une nouvelle autoroute. La page web véhicule un message d'une infrastructure nécessaire pour les habitants des villes et villages concernés, traversés par l'autoroute. Ils soutiennent l'idée d'un projet prioritaire et essentiel pour le désenclavement, l'emploi et la sécurité. Cette page vise à rassurer et à fournir des arguments concrets pour défendre le projet.

Cas d'utilisation :

Un citoyen comme Kevin Martin peut chercher des informations fiables sur le projet et se rendre sur cette page web. Il sera rassuré car le département assure de multiples bénéfices pour les habitants comme l'accès à l'emploi, aux soins, et promet même une qualité de vie supérieure. Cette prise d'information pourra le convaincre sur son opinion ou peut-être le faire changer d'avis sur la construction de cette autoroute. Il sera susceptible de partager le lien de la page pour lui à son tour défendre le projet et retourner sur cette page pour suivre les avancées du projet grâce aux potentielles mises à jour de l'article.

Audit économique

TABLEAU 1 - Mathis Martinez

C'est quoi ce projet ? Depuis quand est-il lancé ?				
<ul style="list-style-type: none"> - Le contexte, - les enjeux - la réputation, - Campagnes actuelles et passées 	<p>-Contexte : Depuis les années 90, le projet de lier Castres à Toulouse a toujours été une idée. Mais c'est dans les années 2010 que le projet fleuri avec une enquête publique en 2010, ce projet vise à créer une autoroute entre Castres et Toulouse.</p> <p>-Les enjeux : Relancer la compétitivité économique et l'attractivité du territoire</p> <p>-La réputation : -> La justice administrative ayant déjà été suspendu juridiquement il possède aujourd'hui une réputation de projet fragile juridiquement -> Le projet reste cependant controversé dû au fait qu'il ne soit pas écologiquement valide et qu'il dégrade la faune et la flore</p> <p>Campagnes actuelles et passées : -Du plus au moins actuel : -> La mobilisation "Turboteuf" (juillet 2025), Collectifs écologistes, but : rassemblement festif contre le projet, dénoncer la construction -> Manifestations pro-chantier A69 (8 mars 2025) : association de chefs d'entreprise, élus locaux... but : demander la reprise du chantier après son arrêt -> Manifestations anti-A69 (2023-2025) : collectifs d'opposants, but : arrêt ou rejet du projet</p>	<ul style="list-style-type: none"> -> gain de temps de 35 minutes -> Atosca s'occupe d'une majorité du financement -> Soutenu par d'importants groupes et des personnalités politiques importantes 	<ul style="list-style-type: none"> -> Vis-à-vis de ce projet la loi reste entièrement neutre et ne fait qu'êtres appliquer en fonction des arguments avancés 	<ul style="list-style-type: none"> -> À subi de multiples arrêts à cause de procès -> Nombreux/euses scientifiques s'opposent à ce projet -> Nombreux groupes opposants tels que des associations ou des militants -> Peu écologiques -> Temps d'attentes du projet (15 ans actuellement) <p>Pour conclure -Le projet reste très controversé que ce soit écologiquement ou juridiquement dû à la période de transition écologique dans laquelle on est, en revanche le plus temps reste conséquent divisant par deux ce dernier en revanche les conséquences écologiques impliquées seraient potentiellement trop importantes. De plus, le projet commence à s'éterniser dans le temps dû au procès et nombreux groupes et personnes qui s'y opposent.</p>

Qui sont les parties prenantes du projet ?

<ul style="list-style-type: none"> - Les institutions - Les techniciens - les réseaux d'influences - les partisans - Les opposants 	<p>L'autoroute A69 a énormément de groupes à cette dernière,</p> <p>Institutions : -> L'État -> 2021 Élisabeth Borne -> 2022 Jean Castex l'ancien premier ministre -> 2023, le juge des référés -> 2023 tribunal administratif -> 2023, le Conseil d'État -> 2024 groupe écologique de l'Assemblée nationale -> 2024 La rapportière publique Mona Rousseau -> 2024 le tribunal administratif de Toulouse -> 2025 ville de Toulouse -> 2025 Sénat</p> <p>-Les techniciens : -> 2018 groupe NGE -Les réseaux D'influences : -> 2010 Groupe Pierre Fabre -> Atosca</p> <p>-Partisans : -> Le maire de Lavaur Bernard Carayon -> 2013 François Hollande se dit pour -> 2018 Édouard Philippe</p> <p>-Principaux Opposants :</p>	<p>-Soutiens de : -> L'État -> Du groupe Pierre Fabre -> Des personnalités politiques importantes (ex : ancien président de la république...)</p> <p>-Investisseurs importants : -> Groupe NGE -> Ascendi -> TIIC -> Quaero Capital</p>	<p>-Neutre : -> La rapportière publique Mona Rousseau -> Le juge des référés -> Le tribunal administratif -> Le Conseil d'État -> Le Sénat</p>	<p>-Contre le projet : -> Sondage Ifop : population du Tarn et de la Haute-Garonne 61 % pour l'abandon du projet -> Nombreux groupes protestent contre (ex : confédération paysanne, Soulèvements de la Terre...)</p> <p>Pour conclure l'autoroute A69 est très controversée, d'un côté des groupes militants qui s'opposent à ce projet et d'un autre des multinationales qui sont favorables à cela, ainsi que l'État qui a déjà beaucoup investi dedans.</p>
	<p>-> Confédération paysanne du tarn -> 2022 CNPN (Conseil national de protection de la nature) -> Collectif scientifique en rébellion avec plus de 1500 scientifiques signataires. -> associations Collectif RN126 -> La voie est libre -> Pas d'autoroute Castres Toulouse -> 2023, 200 scientifiques exerçant en région toulousaine -> CGT de Pierre Fabre -> 2023 Soulèvements de la Terre, la confédération paysanne et Extinction Rebellion. -> Thomas Brail</p>			

Comment s'organise la gouvernance du projet ?

<ul style="list-style-type: none"> - Type d'organisations, enjeux et impact sur les modalités de financement (lien avec intervention de Mme BAZET) 	<p>Type d'organisations : -> État est le contractant, et Atosca est le prestataire externe. -Atosca : structure créée pour la construction et la concession, elle est spécialement créée pour la financer la A69 avec pour principaux actionnaires -filiale du Groupe NGE (25%), -Ascandi (15%) opérateur d'autoroutes portugais, -Quaero Capital (30%) groupe de gestion de fonds, TIIC (30%) entreprise d'investissement portugaise.</p> <p>-Enjeux : -> Réduire le temps de trajet entre Toulouse et Castres -> Coût financier important en cas d'abandon du projet -> Perturbation de la faune locale -> Projet produit un montant élevé CO2 -> Enjeu de crédibilité pour l'Etat</p> <p>-Impact sur les modalités de financement : -> En cas d'arrêt du projet près de 300 millions d'euros de perdu -> En plus de quoi l'abandon du projet coûterait entre 50 et 100 millions d'euros d'indemnisation pour ATOSCA -> Financé par ATOSCA</p>	<p>-État contractant du projet -> Atosca : structure spécialement créée pour la création du projet. -> Réduire le temps de trajet entre Castres et Toulouse</p>	<p>-Filiale du Groupe NGE -> Ascendi -> Quaero Capital -> TIIC</p>	<p>> Coût financier important en cas d'abandon du projet -> Perturbation de la faune locale -> Projet produit un montant élevé CO2</p> <p>Le projet s'organise autour d'ATOSCA qui une structure spécialement créée pour ce projet, qui permet de financer directement l'autoroute A69 en revanche en cas d'abandon du projet, l'Etat devra rembourser entre 50 et 100 millions d'euros.</p>
---	--	--	--	---

Où s'organise le chantier ? Par qui ? Avec qui ?

<ul style="list-style-type: none"> - Expertise et expérience : Connaissances spécialisées environnementale s ou de génie civil - Impact visible : Amélioration directe du bien-être des animaux 	<p>Le chantier s'organise entre Castres et Toulouse, c'est une deux fois deux voies d'environ 66km long, elle suit à peu près le tracé de la RN126, et elle traversera 24 communes. Le chantier est pris en charge par NGE qui aura ici le rôle de concessionnaire.</p> <p>Expertise et expérience : -> Il faut prendre en compte plusieurs points lors de la construction d'une autoroute et avoir une expertise dans les domaines suivants : -> Fragmentation des écosystèmes -> L'artificialisation</p> <p>-Impact visible : -> La biodiversité/ connectivité écologique -> L'altération des paysages ->Prendre en compte les risques sanitaires ->La préservation des zones humides -> Les consommations énergétiques et des gaz à effet de serre.</p>	<p>- Le chantier est organisé et financé par ATOSCA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Éviter-reduire-compenser - Protection de l'environnement (si promesses tenues) 	<p>- NGE s'occupe de la réalisation du projet</p>	<p>- Expertise dans divers domaines en rapport avec l'écoresponsabilité</p> <p>L'impact de la construction de la A69 est très peu écologique et demande une grande logistique ainsi qu'une grande expertise du domaine de la biodiversité or que ce soit ATOSCA ou le groupe NGE aucun des deux n'est expert dans ce domaine ce qui semble être une grande faiblesse apparente dans ce projet.</p>
---	--	---	---	--

TABLEAU 2 - Lino Mazzoti - Milo Lusseau

Dimensions	Composantes à considérer (base de réflexion à compléter ...)	Impact positif = opportunité	Impact négatif = menace
POLITIQUE	Les compétences des collectivités Les dynamiques de financement public Les influences de politiques	Association des habitants contre le projet, organisation de fonds communs.	Contournement des lois sur l'environnement, non respect de l'opinion publique. Dérives et révoltes
ECONOMIQUE	Subventions et partenariats : Possibilités de financement public ou privé, et de partenariats avec des entreprises ou d'autres associations. Le pouvoir d'achat des ménages français : Les crises économiques peuvent réduire les dons et les subventions, ce qui rend difficile le financement des opérations.	Augmentation de l'attractivité touristique. Désenclavement du territoire pouvant provoquer un développement économique et la création d'emplois	Couts de construction. risque de annulation du chantier apres de nombreux investissements
SOCIOLOGIQUE	Augmentation de la sensibilisation publique : Les mobilités douces, l'impact environnemental Pressions sociales ou culturelles : les travailleurs	Prévention sur l'impact environnemental et sur la réelle nécessité de cette autoroute.	Pression sur les partisans du projet et dérives sociétales (groupes qui détruisent le matériel de construction par exemple)
TECHNOLOGIQUE	- Nouvelles technologies : Utilisation des réseaux sociaux	Communication par les réseaux	Messages haineux sur les réseaux, cyberattaques
ENVIRONNEMENTAL	Contraintes environnementales liées au trafic, à l'urbanisation	Fluidification du traffic possible	Destruction d'environnements et de champs agricoles
LEGAL	Évolution des lois : Décisions juridiques du tribunal administratif de Toulouse et de la cour d'appel administrative de Toulouse	Création de nouvelles lois	Non respect de l'opinion publique. Menace à la démocratie

TABLEAU 3 - Younes Mahi et Lucie Ly

	FORCES	FAIBLESSES
OPPORTUNITÉS	<p>Le projet bénéficie d'un fort soutien des autorités publiques, tant sur le plan politique que financier, ce qui ouvre la voie à une amélioration des déplacements et à un vrai coup de pouce pour l'économie locale.</p> <p>L'expertise d'Atosca assure une expertise sérieuse mais également une solide technique</p>	<p>La réduction des temps de trajet et le gain d'attractivité du territoire peut jouer un effet apaisant face aux critiques. L'expérience d'Atosca peut aussi être utilisée pour transformer les oppositions et les conflits en opportunités de discussion et de résolution.</p>
MENACES	<p>Le manque d'expérience en matière d'environnement et l'impact potentiel sur les émissions de CO₂ sont des points sensibles. Mais si l'on privilégie des technologies de construction durables et une participation citoyenne véritable, ils peuvent se transformer en une vraie implication citoyenne.</p>	<p>Le projet suscite des inquiétudes et des oppositions, notamment de la part de scientifiques, d'écologistes et d'associations. Pour éviter les blocages, il est essentiel de prévoir ces réactions et d'élaborer une stratégie de discussion ouverte et transparente.</p>

Audit des controverses et de l'e-réputation - Mathis Martinez

(Martinez Mathis)

Analyse :

Point de vue de l'État :

Point de crispation : Globalement, l'État estime que le sud du Tarn est mal desservi et que cela représente un frein à son développement économique. Avec la création de la A69, ce dernier souhaite également relancer l'attractivité du territoire pour les entreprises mais également améliorer la mobilité quotidienne des habitants. Or, voici les reproches faits à la A69

par le GIEC (membres affiliés à ce dernier mais pas le GIEC lui-même).

-L'un des points de crispation auprès de certains membres du GIEC (pas le GIEC lui-même) reproche au projet de la A69 son empreinte carbone. De plus, les principes du GIEC eux-mêmes sont totalement opposés à ce projet d'après, car les projets produisant autant de gaz à effet de serre, d'après le GIEC, devraient être regardés non pas sur le court terme mais sur le moyen ou le long terme. Or, dans le cas où l'on regarderait sur le long terme, beaucoup considèrent que l'autoroute A69 ne serait pas compatible car elle produirait trop d'émissions de carbone pour les objectifs de réductions fixés.

De plus, l'atteinte à la biodiversité est un point souvent critiqué aussi, car bien que des promesses soient faites disant que la biodiversité serait préservée au maximum, elles semblent tout de même irréalistes.

On peut également ajouter le fait que le trajet serait à peine réduit de moitié, sachant qu'il ne faisait de base qu'une heure, on ne gagnerait pas grand chose à voir le projet se concrétiser en sachant les dégâts causés. Enfin, la France, faisant partie des signataires des accords climatiques, se doit de montrer l'exemple. Le GIEC, de manière globale, insiste également sur le fait d'éviter au maximum les émanations de CO₂ qui ne sont pas nécessaires ou qui sont évitable, or la A69 ne représente pas spécialement une nécessité dans l'absolue.

Stratégie de gestion de crises :

État : L'État, pour gérer la crise liée à la A69, se justifie en parlant de projet d'intérêt public, qui serait nécessaire pour relancer l'économie au sud du Tarn. Il utilise un renforcement des forces de l'ordre pour limiter également les blocages et manifestations liés à la controverse de la A69.

GIEC :

Les seules crises que le GIEC doit gérer sont des crises en lien avec les réputations, pour se faire, le GIEC se base sur une communication complètement transparente, des conférences de presse, des communiqués officiels ou encore via leur site web. En cas d'erreur de leur part, le GIEC fait usage des points cités précédemment pour rétablir les faits.

Analyse e-réputation :

GIEC : Les rares auteurs du GIEC médiatisés dans cette affaire de la A69 ne semblent pas avoir de mauvaise e-réputation en lien avec cette dernière. En revanche, on ne peut pas vraiment affirmer qu'elle est bonne aussi, elle semble plus neutre et en faveur de l'écologie.

État sur A69 : L'e-réputation de ce dernier ne semble pas favorable avec la création de la A69, surtout quand on se penche sur le sondage réalisé par l'Ifop auprès des riverains vis-à-vis de la création de l'autoroute A69, puisque près de 61% des habitants des deux départements sont favorables à l'abandon.

Audit de trafic - Claire Maitre

Le GIEC a un site web officiel(<https://www.ipcc.ch/>) cependant leur site est vraiment confusant à naviguer. En effet, alors qu'il charge très rapidement sur tous les navigateurs, l'interface n'est pas intuitive. Tout d'abord, le site propose des versions différentes pour les langues proposées cependant le site n'est pas traduit dans toutes les langues mais uniquement en 6 langues. Cela sont l'anglais (original), français, espagnol, arabe, chinois simplifié et russe. Ceci limite énormément l'accessibilité au site internet. De plus, le menu de navigation et d'autres boutons restent en anglais ce qui réduit encore plus le visionnage du site si un utilisateur ne parle pas l'anglais correctement.

Ensuite, beaucoup de menus sont similaires et c'est assez dur de comprendre que certaine partie du site n'est pas utile, certaines flèches ne marchent pas.

Puis, il est difficile de déterminer dans quelle page on se trouve rapidement, certains éléments ont une action de hover et de sélection quand on appuie dessus mais pour d'autres ce n'est pas le cas. Finalement, on n'est pas assez clair quand un bouton a des sous parties comme par exemple le bouton "Report" a des sous parties alors que "Synthesis Report" n'en a pas et malheureusement, il n'est pas possible de déterminer cela avant de cliquer.

Le site utilise majoritairement deux couleurs, le blanc et le bleu, ceci suit une convention de site internet qui stipule que des sites internet ne devrait pas avoir autant de couleurs dans un site dans leur charte graphique et l'information comme dit précédemment est assez dûre à trouver

Le site propose les 6 rapports de synthèse fait depuis la création du GIEC et l'avancement du 7ème rapport. Il est possible d'accéder à toutes les informations de ces raports gratuitement sans devoir créer un compte, les PDF entier de ces raports aussi. De plus il est possible d'avoir des FAQ pour répondre questions posée de chaque rapport du GIEC

Le GIEC est aussi présent sur les réseaux sociaux comme Facebook, X (anciennement Twitter), YouTube, Indeed, Instagram, Flickr et Vimeo. On remarque que leur présence diffère énormément d'une plateforme à une autre, par exemple, sur YouTube, une vidéo est postée sur leur chaîne assez rarement tandis que sur X, C'est presque un post chaque semaine au minimum. Leur contenu est assez varié mais ils servent au but du GIEC et de leur rapport, il y a de la promotion des nouveaux articles de presse, des graphiques ou des annonces diverses et variées. Cependant on remarque que le nombre d'abonnées ne dépasse pas les 2 millions si on combine le nombre d'abonnés de Instagram, Youtube, Facebook et X avec un nombre d'environ 1,1 million d'abonnés en cumulé. Ceci s'observe aussi aux niveau des vues des différents posts et vidéos. Par exemple sur Facebook, plateforme où ils ont le plus d'abonnés avec 524 mille abonnés, leur dernier post a généré 81 j'aimes pour 56 commentaires et 21 partages. Cela nous montre que ces plateformes n'est pas le moyen qu'à le GIEC de partager leurs informations.

En regardant sur Google Trend, une plateforme permettant de voir le nombre de fois qu'un nom a été recherché sur Internet, le nombre maximal que le terme IPCC (GIEC en anglais) a été recherché 100 fois tandis que les autres jours, le nombre reste entre 14 et 38 recherches. Cela nous montre que l'intérêt du GIEC n'est pas vraiment cherché sur Internet. Malgré tout, il est extrêmement connu car le GIEC est relayé par les médias français et internationaux et même par le gouvernement français car ces rapport permettent de montrer qu'un changement doit être fait si il y a dans le pays ou non. Ces rapports sont importants pour notifier les différents gouvernements de l'avancée climatique de la Terre.

En prenant un site d'un partisan de la A69 comme celui de Pierre Fabre, on remarque que le site est bien plus propre que celui du GIEC et met beaucoup plus l'accent sur la protection des humains et non de la nature. Ceci rend le site bien plus joyeux que le GIEC et malgré le fait que le GIEC apporte des rapports, Pierre Fabre a financé plus de 5 millions € dans le projet de la A69. Et est majoritairement la raison pour laquelle Pierre Fabre est plus connu dans l'imaginaire collectif.

Si on analyse le site, on remarque que les menus sont assez clairs et permettent de naviguer sans difficulté dans le site afin de trouver une information en question. De même, on peut être dit à propos des boutons qui ont tous un effet quand la souris passe dessus. Il lui a aussi plusieurs langues à choisir pour les personnes parlant d'autres langues. Il est meilleur que celui du GIEC car il a plus de langues proposées et traduit toutes les lignes du site à contrario du GIEC. Les deux sites sont très beaux et ont une patte graphique différente mais la version téléphone du site du groupe Pierre Fabre est bien meilleure que celle du GIEC avec son menu en burger qui limite le nombre d'options affiché en même temps que celui du GIEC.

En refaisant le test du Google Trend sur Pierre Fabre, on remarque que le terme est bien plus recherché que le GIEC avec une majorité de ces derniers jours avec plus de 65 recherches du terme. Cela nous montre que malgré l'objectivité du GIEC et de son expertise, il est bien moins recherché que le partisan majeur à l'autoroute A69. serait imCe qui limite alors la portée du message qu'essaie de faire passer leur messages.

Audit sémiotique - Milo Lusseau, Lucie Ly, Younes Mahi

L'étude sémiotique de la communication du GIEC met en évidence une stratégie basée sur la proclamation de sa neutralité et de son sérieux scientifique. Sa représentation visuelle, à la fois simple et institutionnelle, se compose principalement de blanc et de bleu, des couleurs qui suggèrent la confiance ainsi que l'expertise et l'impartialité. Cette méthode est consolidée par un discours visuel qui ne laisse aucune place au pathos ; le GIEC ne fait jamais appel à des images de paysages ravagés ou de manifestants, mais opte presque exclusivement pour la datavisualisation via des graphiques, des courbes et des cartes. Ces images visent à illustrer plutôt qu'émouvoir, ce qui transforme les informations complexes en preuves concrètes. Dans le domaine textuel, cette approche se manifeste par une argumentation élaborée tel un diagnostic scientifique, employant un langage exact, réfléchi et nuancé (« très probable », « haut niveau de confiance ») qui rejette toute forme de dogmatisme. Le discours du GIEC est basé sur l'analyse de la cause et de l'effet : il décrit objectivement les répercussions des interventions humaines sans jamais directement blâmer, mettant donc la charge sur les acteurs décisionnels. Toute cette démarche sémiotique a pour but de bâtir et maintenir son principal atout unique : une autorité scientifique neutre, qui lui donne son influence indirecte mais considérable dans des débats tels que celui de l'A69.



Image : Lino Mazzotti

1- Le message dénoté

L'affiche représente les engins de chantier pour la construction de l'autoroute entre Castres et Toulouse. Ceux-ci ont été enflammés la nuit par des militants agissant au nom du GIEC. Les engins sont sur le terrain qui accueillera la future autoroute. La scène est impressionnante par la grandeur des flammes et de la fumée. Cette action est un message des militants qui désirent montrer leur colère et leur intolérance face à cette décision de l'État pour la construction de cette autoroute. Ceci est un acte de revendication militante qui est tout de même spectaculaire.

2-Le message connoté

L'image, par sa composition et ses couleurs chaudes (rouge, orange, jaune), évoque un climat d'urgence, de lutte et de confrontation. L'ensemble cherche à choquer le spectateur, à marquer les esprits et à valoriser une forme d'action directe contre le capitalisme et les grands projets industriels. L'affiche a un impact considérable, en effet elle valorise des principes puissants et provoque une émotion militante. Dans l'image, le feu qui y prédomine

représente la rage, la protestation et le désir de se défaire d'un système perçu comme oppressif. Il parle également d'un concept de purification, comme si le fait de brûler symbolisait un moyen radical d'écartier un modèle économique critiqué pour sa destruction de la planète.

L'évocation de l'autoroute A69 fait référence à une controverse en France. Ce projet d'aménagement rencontre une forte résistance, particulièrement parmi ceux qui défendent pour la protection de la nature et contre des infrastructures et des projets considérés comme superflues ou dangereuses. L'affiche prend une posture écologiste radicale, mettant en évidence une forte opposition à certaines tendances politiques et économiques. L'affiche attribue la responsabilité de l'incendie au « GIEC », mais pas celui que nous connaissons. Dans ce contexte, l'acronyme est détourné de manière ironique pour se transformer en « Gang d'Insolent·e·s Éclatant le Capital ». Il provoque pour donner à l'institution scientifique en un groupe fictif pour donner un message de révolte.

Finalement, la composition visuelle, dominée par des couleurs chaudes soit le rouge, l'orange, et le jaune donnent une ambiance de tension, d'urgence, presque comme un conflit. Afin de susciter l'attention, provoquer et exposer une sorte d'action directe contre le capitalisme et les vastes projets industriels jugés responsables de l'accentuation de la crise écologique.

3-Le message linguistique

Le texte de l'affiche renforce le message visuel. La police choisie est imposante et elle est présente pour percuter le spectateur. Le premier message, en haut, est indicatif, il annonce l'acte des militants. Le deuxième semble être synonyme de fierté avec la réutilisation de l'acronyme "GIEC" qui est de police différente par rapport au reste du texte. Ici, l'acronyme ne représente pas le Groupe de scientifiques mais un "Gang d'Insolents Éclatant le Capital". Ce nom fait référence aux militants et ils ont choisi des mots forts comme "éclatant" qui image bien l'action que nous avons sur l'affiche mais qui reste familier et cela attire l'attention comme un slogan. Ainsi, ils exposent aussi leur avis anti-capitaliste politique en relation avec la construction de l'A69.

L'usage détourné de l'acronyme « GIEC » est frappant par son audace : en utilisant l'ironie et l'humour, il se moque des institutions établies tout en adoptant une attitude résolument rebelle. Cette touche d'humour ne se limite pas à divertir mais elle s'intègre parfaitement dans le propos politique de l'affiche, qui encourage à prendre conscience et à se dissocier d'un système capitaliste présenté comme l'un des principaux acteurs de la crise écologique.

Mise en relation de plusieurs séries de données - Milo Lusseau

L'analyse stratégique des acteurs du débat public, en se concentrant sur le GIEC, révèle une position tout à fait singulière. En réponse à l'hypothèse de savoir si une large audience sur les réseaux sociaux se traduit par une forte couverture médiatique, le graphique démontre une absence totale de corrélation. En effet, alors que le GIEC domine l'écosystème numérique avec 1,12 million de followers (plus de quatre fois la moyenne du groupe), sa présence dans la presse est quasi inexistante avec seulement 3 articles, bien loin de la moyenne de 79. Il se distingue ainsi nettement d'autres acteurs comme la CGT ou Les Soulèvements de la Terre qui, avec une audience bien plus modeste, saturent l'espace médiatique. Cette position de « titan d'audience » médiatiquement silencieux s'explique par son statut unique : le GIEC n'agit pas en protagoniste activiste mais en autorité scientifique

mondiale. Il fonctionne comme une « bibliothèque de référence », constituant un large public en quête d'informations validées, et n'est sollicité par les médias que lors d'événements majeurs comme la publication d'un rapport, ce qui définit son rôle d'influenceur puissant mais ponctuel au sein du graphique.

Le GIEC et l'A69 - Younes Mahi

Durant nos recherches, nous avons observé que le GIEC n'a pas fait de déclarations officielles au sujet de la construction de l'autoroute A69, c'est seulement les scientifiques individuellement qui ont parlé sur le sujet. Seulement, de nouvelles organisations ont fait leur apparition avec l'acronyme du GIEC pour un usage détourné du nom, notamment le Gang des Insolents Éclatant le Capital ou encore le Groupe Incendiaire des Engins de Chantiers. Nous avons fait plusieurs recherches sur le sujet et nous comprenons que ces deux groupes ont détourné l'acronyme de GIEC pour porter à confusion et accroître leur visibilité en ayant comme image un groupe de scientifiques. Ainsi, comme le groupe de scientifiques officiel n'a pas fait d'annonce officielle, ces groupes prennent place dans une controverse avec le même point de vue, notamment politique, en disant se détacher du système capitaliste du pays, mais de façon violente. En quelle sorte cette "usurpation d'identité" crée-t-elle un doute pour tout le monde car on peut se demander "Est-ce que le GIEC mène des actions violentes en tant que scientifique ?"

Conclusion - Mazzotti Lino

Dans le cadre de notre projet d'étude, notre agence "Prisme Communication" a réalisé un audit de communication sur la controverse du projet d'autoroute A69. Conformément à notre approche, qui amène à examiner un sujet complexe sous ses multiples facettes, nous avons choisi de ne pas nous concentrer sur un acteur directement engagé pour ou contre le projet.

Notre analyse se focalise plutôt sur une entité dont l'autorité scientifique est au cœur du débat : le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat). Ce rapport a pour objectif de décortiquer la manière dont son message, ses données et sa réputation sont utilisés, interprétés et parfois même instrumentalisés par les différentes parties prenantes, afin de mieux comprendre la dynamique communicationnelle au cœur de ce conflit sociétal.

Sources:

- (1) https://en.wikipedia.org/wiki/Intergovernmental_Panel_on_Climate_Change
- (2) <https://www.ipcc.ch/>
- (3) <https://youtu.be/AF7admFcZ0Y?si=tK4RpJmk3OM5zmw>
- (4) <https://youtu.be/L3Fe4E2BpMM?si=irfflRKor6EQqmNW>
- (5) <https://youtu.be/UHewFAGVqS0?si=xMOjX9UO3RKW5sx->
- (6) <https://youtu.be/31RjlkHOvoY?si=nwlInLP7Q0OsDKb>
- (7) <https://contre-attaque.net/2024/04/20/autoroute-a69-le-giec-met-le-feu-a-des-engins-de-chantier/>
<https://lessoulevenementsdelaterre.org/blog/a69-bientot-lannulation-du-projet>
https://www.tarn.fr/grands-projets/autoroute-castres-toulouse?tx_sorl%5Bq%5D=A69

<https://www.pierre-fabre.com/en-us>
<https://www.ipcc.ch>
<https://www.facebook.com/IPCC>
<https://www.youtube.com/IPCCGeneva>
https://x.com/IPCC_ch
<https://www.facebook.com/laboratoirepierrefabre/>
<https://www.facebook.com/laboratoirepierrefabre/>
<https://scientifiquesenrebellion.fr/textes/presse/autoroute-a69-l-opposition-au-projet-grandit-parmi-les-scientifiques/>
<https://www.toulousefm.fr/une-lettre-ouverte-pour-dire-stop-aux-travaux-de-la69-toulouse-castres>
<https://www.20minutes.fr/societe/4087325-20240419-autoroute-a69-groupuscule-extreme-gauche-revendique-incendies-engins-chantier>
<https://bonpote.com/autoroute-a69-doit-on-risquer-sa-vie-pour-se-faire-entendre-2/>
https://www.liberation.fr/environnement/climat/christophe-cassou-le-projet-de-la69-est-emblematique-car-il-coche-toutes-les-cases-de-l-impossible-bifurcation-20231013_BATIBLHPWBDATGQ3ZF34ZXZ3Y/
-<https://bonpote.com/proces-a69-le-discours-fort-dun-auteur-du-giec>
-<https://www.ifop.com/article/le-regard-des-habitants-du-tarn-et-de-haute-garonne-sur-le-projet-dautoroute-a69>