

Mardi, 14 Février, 2017

[Planète autoroutes castres-toulouse](#)

Castres-Toulouse, l'autoroute de la discorde

Bruno Vincens



Soual (Tarn) 7 janvier 2017. Sur la RN 126, les opposants au projet d'autoroute Castres-Toulouse distribuent des tracts d'information. DR

Toulouse(Haute-Garonne),
correspondance.

TRANSPORTS

15 EUROS,
C'EST CE QUE
COÛTERAIT AUX
USAGERS DE
L'AUTOROUTE UN
ALLER-RETOUR
CASTRES-TOULOUSE.

TRANSPORTS.

En Occitanie, un projet d'autoroute concédé au privé fait polémique. L'infrastructure n'apporterait pas l'essor économique annoncé et aurait de lourdes conséquences sur l'environnement. Ses opposants proposent pour alternative un aménagement de la N 126.

Le projet fait polémique depuis une dizaine d'années. Les pouvoirs publics devront bientôt prendre une décision, sans doute en 2018. Construire-t-on une autoroute entre Castres et Toulouse ? L'enquête d'utilité publique, conclue fin janvier, a ravivé le débat entre partisans et opposants au projet.

Les laboratoires pharmaceutiques Pierre Fabre, basés à Castres, ont été les premiers à vouloir l'autoroute. Les mairies de Castres et Mazamet, ainsi que la chambre de commerce et d'industrie, leur ont emboîté le pas. Selon eux, cette infrastructure désenclaverait le bassin de population en difficulté économique, permettrait la création de 4 000 emplois et enrayerait le déclin démographique. Par la N126, une heure et quinze minutes sont aujourd'hui nécessaires pour relier Castres à Toulouse, la capitale régionale. L'autoroute est censée apporter un gain de temps d'une demi-heure.

Depuis Castres, le ruban de bitume, long de 68 kilomètres, traverserait le sud du Tarn, emprunterait la vallée du Girou, au milieu des collines du Lauragais, pour arriver dans le département voisin de la Haute-Garonne. Le tracé de l'autoroute épouserait la N126, ou serait parallèle à celle-ci, avant de rejoindre l'A68 qui débouche à son tour sur le périphérique toulousain.

Les premiers opposants à une telle infrastructure ont été des associations écologistes locales, regroupées désormais dans le collectif Pas d'autoroute Castres-Toulouse (Pact). Leurs préoccupations sont environnementales : quel impact sur le paysage ? Sur la faune et la flore ? Sur les ressources en eau ?

Aujourd'hui, 18 communes du Tarn et de la Haute-Garonne les ont rejoints, avec pour porte-parole Sabine Mousson, maire de Teulat, à la limite des deux départements. « La vallée du Girou est l'une des plus fertiles de la région, explique-t-elle. L'autoroute consommerait 474 hectares, dont 316 ha de terres agricoles. » Et elle favoriserait l'étalement urbain, soulignent ses détracteurs, qui relèvent également ce qu'il y a de contradictoire à encourager l'usage de la voiture dans un pays qui a organisé la COP21. « Le trafic routier représente près de 94 % des émissions de CO2 des transports... » fait remarquer Guillaume Cros (EELV), vice-président de la région Occitanie.

Le PS approuve l'autoroute et sa concession à une société privée

Le débat sur l'opportunité de l'autoroute se double d'un débat sur son financement. Car l'État concéderait sa construction à une société privée (sans doute ASF). Mais celle-ci n'assumerait pas seule le coût des travaux (457 millions) et recevrait une « subvention d'équilibre » de 220 millions versée par l'État et les collectivités.

L'intégralité des péages irait dans la poche du concessionnaire privé. De plus, les déviations de Soual et Puylaurens, sur la N126, seraient intégrées à l'autoroute, ce qui équivaldrait à une aide en nature de 55 millions. Ces deux déviations, aujourd'hui gratuites, deviendraient dès lors payantes.

Le collectif Pact a commandé une étude, réalisée par le cabinet Burotec, afin d'envisager l'aménagement de la N126, solution alternative et moins onéreuse (180 millions) que l'autoroute. La CGT équipement a également produit une analyse, qui préconise, en certains endroits, une 2x2 voies gratuite.

Le conseil départemental du Tarn, à majorité PS, approuve l'autoroute et sa concession à une société privée. Jean-Luc Gibelin (PCF), vice-président aux transports de la région Occitanie, défend une autre politique. « Oui au désenclavement de Castres-Mazamet et non au statu quo, précise-t-il, mais l'autoroute n'est pas la meilleure solution et devient inacceptable si elle est payante.

Tous les projets possibles d'aménagement de la N126 doivent être mis en débat. » Un désenclavement qui peut aussi passer par le rail, poursuit l'élus. « Nous demandons à la SNCF d'améliorer les liaisons avec les secteurs comme Castres-Mazamet, insuffisamment desservis par le train. » Celui-ci permet d'accéder directement au centre-ville, tandis que l'autoroute ne pourrait déboucher que sur le périphérique toulousain et y aggraver les embouteillages quotidiens.

Au final, permettrait-elle vraiment de gagner une demi-heure ?