

Carole Delga : « Il n'y a pas d'alternative » à l'A69

La présidente socialiste de la région Occitanie défend le projet d'autoroute au nom du « en même temps » entre l'écologie et le social, et de la lutte contre le Rassemblement national.

[Jade Lindgaard](#)

4 juillet 2025 à 13h04

C'est l'une des principales voix à gauche qui défend le projet d'autoroute de l'A69 : Carole Delga, présidente de la région Occitanie, répond aux questions de Mediapart sur les raisons de ce positionnement. Figure montante du Parti socialiste, elle assume le risque de diviser au sein du camp progressiste et écologiste au nom, dit-elle, d'un geste envers les habitant·es qui « *se sentent isolés, méprisés, abandonnés* ». Et conteste, pied à pied, les principaux arguments des opposant·es à l'autoroute. Quitte à dire l'inverse de ce que démontrent depuis plusieurs années expert·es en biodiversité et scientifiques du climat.

Mediapart : Le pays sort d'une période de canicule intense, le dérèglement du climat est causé par les émissions de CO₂ d'origine humaine. Et en France, le premier vecteur des gaz à effet de serre est le transport, dont plus de la moitié est constituée des voitures personnelles et de la logistique par camions. Dans ces conditions, ne pensez-vous pas qu'il faudrait renoncer à construire l'autoroute A69 ?

Carole Delga : Face au réchauffement climatique, face à la nécessité d'une transformation écologique, il est essentiel de développer le transport décarboné.

C'est ce que je fais. La région Occitanie est la seule en Europe qui propose 14 millions de billets de train à 1 euro pour une population de 6 millions d'habitants. Si un salarié paye 1 euro maximum le trajet pour aller sur son lieu de travail, c'est parce que la région paie le différentiel. Cela représente un tiers du budget annuel régional, soit plus de 1 milliard d'euros par an, avec une priorité à près de 80 % pour le ferroviaire.



Carole Delga, présidente de région Occitanie (à gauche), lors d'une visite sur le chantier de l'A69 le 4 avril 2025. © Photo Rémy Gabalda / MaxPPP

Depuis que j'ai été élue présidente de région, la production des énergies renouvelables a augmenté de 25 %. Et elle continuera à s'intensifier dès cette année grâce aux premières éoliennes flottantes en Méditerranée pour lesquelles nous avons investi 326 millions d'euros. Malgré les oppositions politiques virulentes de l'extrême droite et de La France insoumise, nous tenons le cap.

Entre Toulouse et Castres, la bonne solution eût été d'aménager la route nationale existante. C'est ce qu'avaient défendu mon prédécesseur Martin Malvy et tous les élus locaux, de droite comme de gauche, jusqu'en 2010, date de la décision de cette autoroute par Nicolas Sarkozy. Le projet a été construit sur ce modèle, tout le monde le savait très bien au fil des nombreuses concertations et des enquêtes publiques, qui ont tout de même fait évoluer le projet. Aujourd'hui, il n'y a pas d'autre solution pour désenclaver le sud du Tarn.

Le Haut Conseil pour le climat, un groupe de scientifiques qui conseille le président de la République, a publié jeudi matin un rapport sur les réductions de CO₂ en France. Il dit que « le développement de nouveaux projets routiers ne semble pas opportun face aux besoins d'entretien et de mise à niveau des infrastructures existantes », et que la France doit quadrupler ses efforts de réduction de CO₂ sur les transports. La région Occitanie ne doit-elle pas prendre sa part dans cet effort ?

La région Occitanie prend largement sa part. Ce sont 200 000 tonnes de CO₂ qui sont économisées chaque année grâce à l'augmentation de la fréquence de nos trains express régionaux [TER – ndlr]. Nous sommes la première région française à agir pour la décarbonation des transports. À la fois sur le financement des travaux de recherche pour développer des bus et trains à hydrogène ainsi que des carburants durables pour l'avion vert. Mais aussi pour rouvrir des lignes ferroviaires, ce qui est à contre-courant du modèle libéral qui ferme des chemins de fer. Ces trois dernières années, j'ai ramené le train là où il ne circulait plus, dans des territoires du Gard et des Pyrénées avec la réouverture de deux lignes de chemin de fer.

Mais pourquoi alors ne pas soutenir une alternative ferroviaire à l'A69 entre Castres et Toulouse ?

Parce qu'elle n'existe pas. Il n'y a pas d'alternative ferroviaire à 100 ou 150 millions d'euros. Pour mettre un train toutes les vingt minutes entre Toulouse et Castres, aux heures de pointe et avec une vraie desserte performante, c'est minimum 1 milliard d'euros et dix ans d'études et de travaux.

Les collectifs et associations qui défendent cette alternative ferroviaire vous reprochent d'en surestimer le coût par une vision maximaliste, alors qu'elle peut démarrer à moindres frais, autour de 150 millions d'euros, selon eux : avec un meilleur cadencement des trains, un allongement de la plage horaire des dessertes, l'équipement de locomotives en batteries, etc. Pourquoi ne pas essayer ?

Mais nous le faisons déjà ! Ces postures démontrent la méconnaissance de la réalité. Nous avons mis le maximum de trains possible sur une voie unique non électrifiée. L'allongement des plages horaires est prévu dans le projet de service express régional métropolitain autour de l'aire urbaine toulousaine. Il est en cours de validation par l'État. On agit aussi pour verdir les trains régionaux qui ne roulent plus au diesel mais à l'électricité verte ou aux biocarburants.

Pourquoi alors ne pas le faire entre Toulouse et Castres plutôt que de construire une autoroute ?

C'est prévu, je l'ai écrit et je tiens mes promesses. La ligne ferroviaire entre Toulouse et Castres va bénéficier d'améliorations importantes, comme toutes les lignes ferroviaires qui sont incluses dans l'étoile ferroviaire toulousaine.

Depuis deux ans, je demande à ce qu'il y ait un tarif plus bas pour le péage et j'ai réussi à l'obtenir.

Je suis présidente d'une région où vivent 6 millions d'habitants. Je respecte le travail essentiel et l'avis des scientifiques mais mon rôle est de concilier les enjeux. Nous avons été réélus sur un projet : le train à 1 euro, les éoliennes flottantes, la réouverture de lignes ferroviaires pour les TER, les TGV, et la concrétisation de l'A69. J'ai été très claire. Dire qu'on ne fait pas d'autoroute sans proposer une vraie alternative de désenclavement pour les 200 000 habitants du sud du Tarn, ce ne peut pas être un projet. Ni pour les élus locaux ni pour la population du bassin. Dans toutes les élections, y compris la dernière législative, les candidats contre l'autoroute ont fait au mieux 25 % des voix.

N'est-ce pas le rôle d'une dirigeante politique d'assumer des décisions impopulaires, au nom du fait que nous sommes confrontés à un dérèglement climatique irréversible et que cela oblige à modifier les politiques publiques ?

Je partage le fait que, quand on est politique, il faut prendre des décisions courageuses. Et je pense ne pas manquer de courage. J'ai toujours eu une position transparente, honnête et argumentée sur mes priorités.



Des travaux le long du tracé de la future autoroute A69, près de Puylaurens. © Photo Fabien Ferrer / Atosca via AFP

Le tribunal administratif de Toulouse a annulé l'A69, en février, considérant que la raison impérative d'intérêt public majeur n'était pas constituée, pour plusieurs raisons. Notamment que 70 % des habitants du bassin de Castres y travaillent, et donc n'ont pas besoin d'aller à Toulouse tous les jours pour des raisons professionnelles. Et il estime que le trafic journalier sur l'A69 serait d'environ 15 000 véhicules par jour, soit très en deçà des seuils de rentabilité qui peuvent justifier la construction d'une autoroute en deux fois deux voies. Qu'en pensez-vous ?

Je respecte l'État de droit et les décisions de justice. Vous aurez remarqué : je me suis toujours tenue à ne pas les commenter. Mais je pense aussi que l'appel est constitutif de la justice française. Il y a une réalité à prendre en compte. Depuis quarante ans, le bassin castrais perd de la population.

C'est contesté par la juge, qui au contraire dit que la population a augmenté.

La période prise en considération est 2014-2019. Ce n'est pas le bon référentiel pour avoir une comparaison crédible. En matière démographique, ce qui compte, ce sont les périodes longues. Il y a une baisse de la démographie du bassin castrais depuis quarante années alors que vous avez une augmentation de 70 % de l'aire urbaine toulousaine, qui concentre les services et les richesses.

Mais vous croyez qu'une autoroute à 16 euros l'aller-retour va correspondre aux besoins des habitants ?

Qui construit cette autoroute ? c'est l'État. Donc, qui décide ? l'État. La région ne finance qu'à 1,6 % ce projet. J'assume cela. Mais sur la question du coût, on ne va pas me rendre responsable de tout. Depuis deux ans, je demande qu'il y ait un tarif plus bas et j'ai réussi à l'obtenir : il y a eu des annonces en début d'année. J'aurais aimé qu'on aille au-delà de cette baisse. Mais pour ceux qui prennent l'autoroute, ça ne va pas coûter 16 euros : un aller-retour coûtera 13 euros pour les voitures thermiques. Avec un abonnement, ça reviendra à 8 euros, et à 6,5 euros, pour les électriques. C'est dans les standards des tarifs qui se pratiquent ailleurs en France.

On peut considérer que 13 euros, ça fait quand même cher pour un aller-retour. Surtout pour un public précarisé qui a besoin de se déplacer, non ?

Il faut offrir des solutions en fonction des moyens de chacun. La région financera des cars à 2 euros qui rouleront au biocarburant sur l'A69. Nous proposons la gratuité pour les populations les plus précaires.

Ne serait-ce quand même pas beaucoup plus du côté des idées progressistes et écologistes de défendre un service public ferroviaire de transport plutôt qu'un modèle privé d'autoroute concédée ? N'y a-t-il pas là une contradiction ?

Il n'y a pas de contradiction. Vous savez, je viens d'un milieu extrêmement modeste. Mon engagement politique, c'est faire en sorte que chacun soit libre de choisir son destin. J'agis pour que personne ne se sente enfermé, ni dans sa condition sociale ni dans son territoire d'origine. Concrètement, en Occitanie, c'est la rentrée scolaire la moins chère de France, et chaque lycéen bénéficie d'un ordinateur gratuit, comme les moins de 26 ans bénéficient également de la gratuité d'usage des trains et des cars. C'est unique en France.

En tant que femme politique de gauche, je ne peux pas dire à une population : vous restez enfermés dans votre territoire.

Concernant le service public ferroviaire, avec ma majorité, nous le faisons. Je suis la seule présidente de région à avoir signé un contrat de dix ans avec la SNCF. La fréquentation des trains en Occitanie a une progression de 50 % supérieure à la moyenne française. Ce n'est pas un hasard. Nous avons aussi lancé une pétition pour sauver les 4 000 kilomètres de petites lignes menacées et demander un investissement massif. Je propose de nouvelles solutions de financement qui ne feront pas augmenter la dette du pays, comme la fin des concessions autoroutières ou encore la taxe sur les poids lourds en transit international.

Mais dans ce cas-là, pourquoi soutenir, y compris budgétairement, la construction d'une autoroute aussi chère ?

Parce que je ne dis pas à une population : vous restez enfermés dans votre territoire. En tant que femme politique de gauche, en tant que présidente de région, je n'accepterai jamais de tenir ce discours. D'ailleurs, la Commission européenne reconnaît clairement l'enclavement de ce territoire puisqu'il y a une obligation de service public sur la liaison aérienne Castres-Paris.

À lire aussi

[Olivier Faure : « Le terrain et la science se conjuguent pour demander de renoncer à l'A69 »](#)
20 octobre 2023

Aujourd'hui, je vois deux tendances extrêmement préoccupantes au niveau mondial : la montée des populismes et le réchauffement climatique. Je sais pourquoi les gens votent, malheureusement, de plus en plus à l'extrême droite. Ils se sentent isolés, méprisés, abandonnés. C'est pour ça que nous devons concilier les enjeux.

Qu'après on ne soit pas d'accord avec mes choix, je peux tout à fait l'entendre. J'ai mandat pour, j'ai été élue, j'ai été réélue largement avec le meilleur score de France [Carole Delga a

été réélue en 2021 avec 57,8 % des voix dans une triangulaire face au RN – ndlr]. Je connais aussi très bien l'engagement militant, je reçois avec beaucoup de respect les opposants à l'A69. Mais nous n'avons pas hiérarchisé les mêmes priorités. Ce que je souhaite, c'est que l'ensemble des décideurs prennent en compte ces deux urgences : républicaine et climatique.

Vous estimez que la construction de cette autoroute, c'est une manière de lutter contre le Rassemblement national ?

Lutter contre les idées d'extrême droite, c'est rassembler les Français et bâtir un nouveau modèle de développement. Cette liaison va amener de nouveaux entrepreneurs et faciliter le développement des entreprises locales. Il n'y a pas que la question de l'emploi, il y a aussi celle des études, des gens qui ont des maladies graves et ont besoin de se faire soigner à Toulouse. Je concilie le social et l'écologie. En tant que dirigeante politique de gauche, on ne peut pas balayer du revers de la main les questions sociales, ce serait extrêmement dangereux.

[Jade Lindgaard](#)