

**L'Etat choisit de recourir à des concessionnaires pour accélérer la réalisation de plusieurs autoroutes, dont Toulouse-Castres, qui désenclavera le sud du Tarn, et Nonancourt-Allaines, sur l'itinéraire Rouen-Orléans, où il est dans l'incapacité de financer dans des délais raisonnables la fin de la mise à 2 x 2 voies des routes existantes.**

## Borloo choisit le péage pour deux nouvelles autoroutes

DE NOS CORRESPONDANTS  
À ORLÉANS ET À TOULOUSE.

Le ministre de l'Environnement, Jean-Louis Borloo, vient d'annoncer la construction d'autoroutes à péage dont celle qui reliera Toulouse à Castres dans le sud du Tarn. Cette autoroute, dont le débat public s'est terminé le 28 janvier, devra « intégrer les enjeux issus du Grenelle », notamment « pour la préservation des terres agricoles [...] et l'implantation des échangeurs dans une perspective de maîtrise de l'urbanisation », promet le ministre.

Les études de tracé et l'appel d'offres pour choisir le concessionnaire vont être lancés, l'objectif étant de mettre l'autoroute en service à la fin 2015. Ce nouveau barreau de 60 kilomètres se connectera à l'autoroute Toulouse-Albi à hauteur de Verfeil et utilisera les 10 kilomètres de portions à 2x2 voies déjà aménagées sur la RN 126. Demandée

depuis longtemps par les milieux économiques castrais, l'autoroute désenclavera le bassin d'emplois sud-tarnais autour de Castres et de Mazamet (100.000 habitants) victime de la crise du textile. La mise en concession permettra de la construire d'ici à cinq ans, alors que l'aménagement d'une 2x2 voies gratuite par l'Etat ne serait pas terminé avant 2030.

### « Aberration écologique... »

Selon la Direction de l'environnement de Midi-Pyrénées, l'autoroute coûtera près de 330 millions d'euros. La fréquentation étant estimée à 7.000 véhicules-jour, une subvention d'équilibre

de 100 millions d'euros, apportée à 50-50 par l'Etat et les collectivités territoriales, sera nécessaire, mais tout dépendra des demandes du concessionnaire. Parmi les collectivités

locales concernées, seule la Haute-Garonne s'oppose au péage, « non conforme à l'intérêt public ». De même, les élus Europe Ecologie du conseil régional dénoncent une « aberration écologique, économique et sociale ».

Sur l'itinéraire Rouen-Orléans, Jean-Louis Borloo a aussi donné son feu vert à la mise en concession autoroutière de l'aménagement à 2x2 voies de la RN 154 sur 60 kilomètres, entre Nonancourt et Allaines, l'un des axes les plus dangereux et les plus fréquentés d'Eure-et-Loir.

Ce choix permettrait de faire aboutir le chantier à l'horizon 2020. La modernisation de la nationale, jugée urgente, a en effet pris un retard considérable. Les travaux ont été en partie réalisés entre Dreux et Chartres, mais tout reste à faire pour les contournements des deux agglomérations. Sur le reste du parcours,

le chantier progresse à petite vitesse du fait de l'ampleur des coûts.

Reste la question du péage, sur laquelle le gouvernement renvoie à de futures études. Les habitants y sont opposés et le conseil général préconise une autoroute gratuite pour les trajets internes à l'Eure-et-Loir et payante pour le transit, dont les poids lourds, qui représentent 40 % du trafic.

Ces annonces ont déclenché un tollé des associations de protection de la nature. « Alors que la loi Grenelle I impose à l'Etat de publier, avant la fin 2009, un schéma national des infrastructures de transport dans lequel tous les projets autoroutiers doivent être évalués à l'aune de critères écologiques, énergétiques et climatiques, le ministère de l'Ecologie se presse d'autoriser de nombreux projets grenello-incompatibles afin d'éviter toute évaluation rigoureuse », dénonce Agir pour l'environnement.

CHRISTINE BERKOVICIUS  
ET LAURENT MARCAILLLOU

### L'axe autoroutier Rouen-Orléans

