

Arrêtons d'investir des milliards dans les infrastructures routières

En plus d'être polluant, le réseau routier n'a jamais permis un désenclavement des communes françaises les plus isolées, souligne l'eurodéputée EE-LV Karima Delli. Plutôt que de l'élargir, elle plaide pour un investissement conséquent dans le ferroviaire, plus respectueux de l'environnement.



Avec 36 000 communes, «le réseau routier français est le fait de petites routes pour relier des milieux ruraux». Ici, sur une départementale à Bellevigny (Vendée) en mars 2023. (Mathieu Thomasset/Hans Lucas. AFP)

par Karima Delli, députée européenne (EE-LV)
publié le 19 juillet 2023 à 18h41

Voilà un paradoxe très symptomatique de notre époque. A l'heure où les scientifiques assèment les médias d'avertissement sur l'urgence climatique, les propositions des écologistes sont systématiquement mises en examen devant le tribunal de la crédibilité scientifique. Toutes nos idées sont battues en brèche par les vérités alternatives des climatologues, relayées par des armées de «bots» et faux comptes communautaires pour

intoxiquer le débat public, et nier la réalité de l'impact de l'activité humaine dans le réchauffement de la planète.

Un exemple parmi d'autres concerne le réseau routier français. Là encore, les chiffres ne mentent pas, mais on trouve toujours des responsables politiques pour défendre l'indéfendable ! A Rouen, à Nîmes ou entre Toulouse et Castres, ils sont encore prêts à consacrer des fortunes pour étendre ce bitume à automobiles. Près de 55 projets routiers pour la somme faramineuse de 20 milliards d'euros menacent d'artificialiser plus de 4 000 hectares de terres. Pas une seule fois, ces projets ne prennent en compte dans leur équation économique la variable de l'impact environnemental (CO2, biodiversité...) qui représente pourtant une vraie dette écologique pour les générations futures.

Des territoires toujours enclavés

D'autant que nous observons que notre pays dispose déjà d'un réseau excessivement dense avec 16 kilomètres de route pour 1 000 habitants. Soit une densité sans commune mesure avec un pays comparable. Le même ratio est de 7,6 kilomètres en Allemagne (plus petit en surface, mais qui n'explique pas l'ampleur de l'écart), 9 en Italie, 7 au Royaume-Uni et même moins de 4 kilomètres /1 000 habitants en Espagne.

Paradoxalement, ces mêmes pays ont une proportion plus forte en autoroute par rapport à la France. Ainsi, notre réseau routier est surtout le fait de petites routes qui maillent notre territoire pour relier des milieux ruraux. Pour rappel, la France compte 36 000 communes, soit presque quatre fois plus que chacun des pays précités.

Ce maillage d'une densité unique en Europe est d'abord la photographie de notre spécificité territoriale. Elle est issue d'une tradition rurale propre à l'histoire de notre pays. Elle est riche en terroir et constitue un patrimoine culturel et gastronomique unique au monde qu'il faut préserver. Mais derrière cette image d'Epinal se cache une autre réalité moins reluisante, celle d'une fracture territoriale pour des populations enclavées et en marge de notre société.

D'un côté, une France des villes ultra-connectée largement desservie en transports en commun, accessibles à des infrastructures sociales et culturelles, ainsi qu'à des bassins d'emplois tertiaires et CSP +. De l'autre côté, cette France rurale et périurbaine qui souffre d'une mobilité déficitaire largement dépendante de la voiture individuelle. Cette France se sent marginalisée et méprisée. Elle a payé plus cher la désindustrialisation du pays que les grosses agglomérations.

Elle s'est dépeuplée de ses élites tandis que les classes populaires sont restées sur place, se paupérisant d'autant. Le délitement du lien social et le recul des infrastructures publiques les ont transformées en un terreau de défiance contre l'autorité nationale, au point de devenir une cible de choix pour les politiques les plus extrémistes.

Renouer avec l'attractivité du train

Comment en sommes-nous arrivés là ? C'est aussi simple que tragique : les autorités étatiques ont considéré que la voiture individuelle pouvait répondre à leurs usages et remplir le rôle de désenclavement. Elles ont ainsi investi massivement sur ce réseau routier tout en négligeant, pour ne pas dire abandonnant, le réseau ferroviaire du quotidien (les TER notamment). Cette politique a conduit la France dans le mur lorsque les dirigeants ont fini par y prendre conscience de l'urgence climatique.

[Brutalement, ils ont changé de pied](#) quant à la place de la voiture (taxes sur le carburant, accès limité aux centres-villes...), sans aucun accompagnement pour ces populations. Ces dernières se considèrent aujourd'hui comme les dindons de la farce, bernées par un modèle de société (celui du tout voiture) qui leur a été vendu par ceux-là mêmes qui aujourd'hui veulent les sanctionner. Le mouvement des [gilets jaunes](#) ne dit rien d'autre de ce funeste malentendu. Le pire est devant nous, tandis que le coût d'achat et d'entretien d'une voiture va exploser dans les années à venir.

Tous les spécialistes de l'urbanisme sont d'accord : étendre un réseau routier n'a que comme conséquence d'accroître le nombre de voitures et de camions en circulation sur ce même réseau. L'idée donc d'investir encore des milliards dans les infrastructures routières alors que le réseau ferroviaire est aux abois est un non-sens absolu. Il ne résout ni les usages réels des Français ni les problématiques climatiques d'un secteur ultra-polluant (un tiers des émissions de [CO2 en France](#) et qui ne réduit pas ses gaz à effets de serre depuis 1990).

A ce titre, [l'exemple du pays de Galles](#) est intéressant. Le gouvernement local a décidé de suspendre tous les projets d'extension du réseau routier pour réévaluer leur intérêt sous une lumière nouvelle, celle de la décarbonation. Cette démarche est salutaire puisqu'elle pose les bases d'une nouvelle doctrine. Car à travers tous nos projets, la France perpétue un schéma dont on sait désormais qu'il constitue autant une impasse climatique que sociale. Ces budgets seraient bien mieux investis dans un réseau ferroviaire qui joue pleinement sa mission d'aménagement du territoire, de décarbonation de nos mobilités avec plus d'intermodalité en gare, ou avec des trains moins grands mais plus fréquents.

Les solutions existent pour redonner de l'attractivité à ce moyen de transport extrêmement populaire. Le [succès phénoménal du ticket climat en Allemagne](#) est une démonstration incontestable que les Européens ont une appétence pour un autre modèle de mobilité. A nous de leur emboîter le pas avec moins de routes et plus de trains. Il est temps de choisir !