

Interview

Malgré l'urgence climatique, «la France a investi deux fois plus dans les routes que dans le rail» en trente ans

La longueur du réseau autoroutier a progressé de 60 % entre 1995 et 2020 dans 30 pays européens, s'alarme Greenpeace dans une étude. L'Hexagone ne fait pas exception, malgré « un léger infléchissement » ces dernières années.



Une voie ferrée et l'autoroute A54 près de Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône), en mars 2019. (Boris Horvat/AFP)

par [Anaïs Moran](#)

publié le 20 septembre 2023 à 16h47

La route au préjudice du rail. Ces trois dernières décennies, les gouvernements européens ont, malgré les alertes sur le changement climatique, «*systématiquement*» priorisé leur réseau routier au détriment du ferroviaire. Selon [une étude](#) commandée par Greenpeace à la fondation de recherche allemande The Wuppertal Institute et au centre de réflexion T3 Transportation, la longueur des autoroutes en Europe [a augmenté de 60 % entre 1995 et 2020](#), tandis que celle des chemins de fer a diminué de 6,5 %. Trente Etats européens (de l'Union européenne ainsi que la Norvège, la Suisse et le Royaume-Uni) ont dépensé en moyenne 66 % de plus dans les infrastructures pour véhicules motorisés que dans celles pour les trains. Entre 2018 et 2021, ces pays ont tenté de rééquilibrer la balance, mais en vain, puisque l'écart était encore de 34 %. Bref, en presque trente ans, les priorités ne se sont pas transfigurées.

«Le système ferroviaire européen, comprenant les lignes de chemin de fer, les gares et les arrêts, a été systématiquement sous-financé et a diminué, alors que les infrastructures de combustibles fossiles, telles que les autoroutes [...] ont été développées, ce qui a entraîné une augmentation de la demande de transport motorisé privé, qui est à l'origine de la majeure partie des émissions des transports en Europe», commente Greenpeace, dans [un texte](#) accompagnant la publication de l'étude. En Europe, les déplacements routiers de personnes ou de marchandises sont responsables des trois quarts des émissions du secteur des transports. Et la France dans tout ça ? Alexis Chailloux, spécialiste des questions de ce dossier à Greenpeace, décortique pour *Libération* les points majeurs à retenir concernant l'Hexagone.

Entre 1995 et 2018, la grande majorité des pays européens, à l'exception de l'Autriche, de la Belgique et du Royaume-Uni, ont nettement plus investi dans le réseau routier que dans l'extension des voies de chemin de fer. Cela concerne aussi la France ?

Durant cette période, nous avons dépensé deux fois plus pour le développement des routes que pour celui du train, soit 278 milliards d'euros pour le réseau routier contre 130 milliards d'euros pour le ferroviaire. En 1995, il y avait un peu plus de 8 000 kilomètres d'autoroute sur notre territoire et nous avons continué dans cette voie, puisque en 2020, nous en étions à quelque 11 000 kilomètres.

Dans le même temps, la longueur du réseau ferré est passée de 32 000 à 28 000 kilomètres, soit une perte d'environ 13 %. C'est le double de la moyenne européenne. Seules l'Allemagne et la Pologne ont perdu plus durant ces vingt-cinq ans. Entre ce rétrécissement et le surinvestissement financier en faveur des routes, disons que la France ne s'est pas démarquée d'une politique nous enfermant collectivement dans une dépendance à la voiture individuelle.

Le rapport souligne toutefois qu'il s'est produit, en France, un léger «*changement de priorités*» au cours de ces toutes dernières années...

Un rééquilibrage a commencé à s'opérer à partir de 2017, c'est vrai. En 2018, l'Etat a dépensé 147 euros par habitant pour les nouveaux investissements routiers, contre 153 euros pour les projets ferroviaires. Mais ce léger infléchissement n'est pas du tout assez rapide pour respecter [l'accord de Paris](#). Quand on voit le projet anachronique de [l'autoroute A69 Toulouse Castres](#), le tronçon [autoroutier] de Machilly-Thonon-les-Bains, en Haute-Savoie, ou encore la construction d'[une deux fois deux voies pour contourner Rouen](#)... On se dit que la France n'est pas prête à couper le robinet aux nouveaux projets routiers. On entend le ministre des Transports, Clément Beaune, dire qu'il sera plus attentif dans la sélection des projets futurs. Mais nous, ce qu'on veut, c'est qu'il arrête totalement de les soutenir et de les subventionner.

Quels seraient les effets d'un tel arrêt des subventions à la route ?

C'est simple : en matière de transports, l'offre d'infrastructures crée la demande. Si vous construisez une piste cyclable, les cyclistes arrivent. Si vous construisez une nouvelle autoroute, le trafic routier s'accroît. Et nous sommes dans le top 3 européen des pays qui ont construit le plus long réseau autoroutier, avec l'Espagne (environ 15 000 kilomètres de bitume en 2020) et de l'Allemagne (13 000 kilomètres).

De votre point de vue, l'investissement dans le ferroviaire n'est toujours pas à la hauteur ?

La très légère hausse des investissements dans le ferroviaire ne comble aucunement le retard pris durant des décennies. Pour rappel, l'âge moyen du réseau en France est de 29 ans. Il est très ancien. Le plan ferroviaire national de 100 milliards d'euros, [dévoilé par la Première ministre en février](#), a acté la prise de conscience, au plus haut sommet de l'Etat, d'un sous-investissement chronique dans notre réseau ferroviaire. Mais il restera lettre morte s'il n'est pas suivi d'engagements budgétaires durables. Sur les 100 milliards d'euros qui doivent être mis sur la table d'ici 2040, qui va payer quoi ? Quels sont les moyens supplémentaires que l'Etat va pouvoir lever ? Comment va-t-il les financer ? Car les besoins sont énormes : pour la modernisation du réseau, le développement du fret, la commande de nouveaux wagons pour les trains de nuit... Tout est flou, on ne sait pas grand-chose. La seule certitude, c'est qu'on ne pourra pas franchir ce mur d'investissement sans mettre à contribution [les secteurs émetteurs, comme l'aérien](#). La Convention citoyenne pour le climat proposait, par exemple, une écocontribution renforcée sur les billets d'avion, qui pourrait générer trois milliards d'euros de recettes chaque année. Il va falloir faire les bons choix pour enclencher des effets durables sur la manière dont les gens se déplacent.