

La folie des projets routiers continue, malgré de farouches luttes locales

Durée de lecture : 13 minutes

18 septembre 2020 / [Lorène Lavocat \(Reporterre\)](#)



Malgré des oppositions locales croissantes, rocade et contournements continuent de sortir de terre. Leur coût écologique est pourtant connu, tout comme leur relative inefficacité pour désengorger les villes. Pourquoi la lutte contre ces projets routiers est-elle si difficile ? Explication en quatre points.

En France, on aime tourner en rond... en voiture. [Grand contournement ouest de Strasbourg](#), [contournement nord de Maubeuge](#), [contournement est de Rouen](#), [contournement ouest de Montpellier](#) : une pléthore de villes entendent s'orner d'un périphérique. Notre pays dispose pourtant du réseau routier le plus dense d'Europe, mais « *cela ne l'empêche pas de continuer d'investir massivement dans des projets d'envergure* », constate amèrement l'association Notre affaire à tous, dans une [note publiée en juillet 2020](#).

Les méfaits du trafic automobile sont pourtant désormais bien connus, en premier lieu la pollution atmosphérique, l'émission de gaz à effet de serre et la bétonisation induite par l'expansion des routes. Mais rien n'y fait. Chaque maire – car ces projets sont bien souvent portés par des collectivités locales – veut sa déviation, pour « *désengorger le centre-ville* » ou « *améliorer l'attractivité du territoire* ». L'[artificialisation](#) avance donc inexorablement, par petites touches goudronnées. « *L'extension du réseau routier passe par des centaines de projets de taille modeste, décidés au niveau local par des collectivités* », note ainsi Notre affaire à tous.

Cependant, les arguments des édiles peinent de plus en plus à convaincre. Les projets routiers se heurtent à une opposition croissante. Dans sa [carte des luttes](#), Reporterre a comptabilisé plus d'une vingtaine de collectifs combattant une infrastructure routière à travers la France. Si certaines batailles se sont révélées victorieuses – [telle celle contre l'« anneau des sciences lyonnais »](#) – force est de constater que les rocades et autres contournements continuent de voir le jour. Pourquoi est-ce si difficile de les remettre en cause ? Voici quelques pistes de réponse...

Le « désengorgement » grâce à une rocade... Un argument faux mais difficile à combattre

Dans des villes embouteillées, la création d'une rocade apparaît souvent comme une solution miracle. À Strasbourg, « *les 24 kilomètres de contournement autoroutier ont été vendus au public avec l'idée qu'ils allaient désengorger la section urbaine de l'A35* », indique le collectif [GCO Non merci](#) dans un courriel. Idem à [Montpellier](#) ou encore à Maubeuge, où le projet doit « *soutenir un trafic routier prétendument en croissance sur le territoire* », rapportent [les opposants à ce contournement](#).

Sauf qu'il y a un hic, et de taille. « *Les contournements routiers ne règlent pas le problème des bouchons à long terme*, dit [Frédéric Héran](#), économiste spécialiste des mobilités. *On constate, avec une très grande régularité, que les nouvelles capacités routières, créées précisément pour "désembouteiller", sont très vite saturées.* » Ce phénomène porte un nom : le [trafic induit](#). « *Pour justifier et dimensionner une nouvelle infrastructure routière, les ingénieurs font des études de trafic à l'aide de modèles très sophistiqués*, explique M. Héran. *Mais une fois les travaux réalisés, l'infrastructure finit quasi systématiquement par attirer un nombre de véhicules supérieur à ce qu'avait prévu le modèle.* » D'après les centaines de cas étudiés à travers la planète, [le trafic augmente de l'ordre de 10 % à court terme et de 20 % à long terme](#) par rapport à ce que prévoient les modèles.



À Kolbsheim, en Alsace, travaux sur le tracé du grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg (juin 2019).

« Les ingénieurs peuvent prendre en compte de nombreux paramètres dans leurs études, poursuit le chercheur, mais il est très difficile de prévoir la part de gens qui vont profiter de la facilité de circulation nouvellement créée pour faire des déplacements supplémentaires ou plus lointains ». Autrement dit, les automobilistes s'adaptent : s'il y a moins d'embouteillages, ils vont moins hésiter à prendre la voiture pour aller déjeuner en ville... ou pour aller vivre plus loin de la ville. « On ne profite pas des nouvelles infrastructures pour gagner du temps, mais toujours pour aller plus loin, note M. Héran.

Il existe ainsi une constance du budget de temps de transport : en Île-de-France par exemple, malgré des centaines de kilomètres d'autoroutes et cinq RER depuis les années 1970, le temps de transport des franciliens ne s'est pas amélioré : un Francilien met 90 min pour ses déplacements quotidiens, contre 75 min il y a quarante ans. »

Malgré cette connaissance désormais pointue du trafic induit, ce phénomène n'est quasiment jamais pris en compte lors de l'élaboration de projets routiers. « Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification d'un projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre, rappelait l'Autorité environnementale après avoir étudié 104 projets d'infrastructures. Or les études ne prennent presque jamais en compte les trafics induits ». Autrement dit, les conséquences environnementales sont bien souvent minimisées, du fait d'un calcul de départ biaisé.

Au-delà des études, « il est difficile de convaincre les gens qu'une nouvelle route ne résoudra pas les embouteillages », note Cathy Aberdam, qui milite contre le

contournement montpelliérain. « *Les ingénieurs n'aiment pas qu'on dise que leurs modèles ne sont pas exacts, les porteurs de projets et les bétonneurs ont intérêt de dire que le trafic induit n'existe pas, donc il est très rarement pris en compte* », conclut M. Héran. C'est d'autant plus dommage qu'il existe un phénomène symétriquement opposé au trafic induit : le trafic évaporé. « *Quand la capacité d'une voirie est réduite – par la fermeture d'une voie ou la réduction du nombre de files – on constate qu'une partie du trafic disparaît*, ajoute l'économiste. *En d'autres termes, pour réduire les embouteillages, il faut supprimer les routes, et diminuer peu à peu la place de la voiture !* »

Les nuisances de la route sont rarement prises en compte

Mais « *il est bien plus facile de laisser les choses en l'état plutôt que de remettre en question les modes de vie et de fonctionnement* », note Antoine Scherer, opposant à la rocade de Maubeuge. « *Pour beaucoup, la solution viendra de la [voiture électrique](#), observe aussi Christelle Sauvage, qui [milite contre une rocade à Charleville-Mézières](#). Donc ils ne voient pas pourquoi on arrêterait les projets routiers.* » Notre dépendance à la voiture apparaît très profondément ancrée. Ainsi l'Autorité environnementale relevait, en 2019, que la recherche de variantes aux projets d'infrastructures reposait quasi uniquement sur des options relevant du seul mode routier. « *Au lieu de reposer sur des options relevant du seul mode routier* », l'examen d'alternatives devrait prendre en compte « *l'ensemble des modes de déplacement possibles pour satisfaire les besoins de mobilité*, indiquait l'instance. Exit donc le vélo, le ferroviaire, les transports en commun...



L'Autorité environnementale relevait que la recherche de variantes au projet d'infrastructure reposait quasi uniquement sur des options relevant du seul mode routier.

Comme dans bien d'autres domaines, l'environnement reste sur le bas-côté des projets routiers. Ce n'est pourtant pas faute de lois ! La France s'est dotée d'un objectif « *zéro artificialisation nette* » ainsi que d'[une loi sur les mobilités](#) qui entend « *accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en*

intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ». Ces stratégies nationales devraient suffire à elles seules à stopper tout projet favorisant l'automobile, mode de transport climaticide et très polluant [1].

Mais à l'évidence, le passage de relais ne se fait pas entre le Parlement et les collectivités locales... Souvent les objectifs fixés en haut lieu restent à l'état de bonnes intentions : ils ne sont pas déclinés en mesures applicables localement, et ils ne sont pas associés à des moyens – techniques, financiers – suffisants. Résultat, en 2019, l'Autorité environnementale estimait que « *la prise en compte des enjeux environnementaux, notamment les objectifs de la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou encore la réduction des risques sanitaires environnementaux, n'est pas placée à un niveau suffisant dans la construction d'infrastructures routières* ». Pour Notre Affaire à tous, on retrouve là « *l'écueil classique dans la mise en place des politiques environnementales, que l'on rencontre également dans le domaine des plans Écophyto, ou dans le traitement des passoires énergétiques. Une politique environnementale ambitieuse mais malheureusement, dénuée des moyens nécessaires pour atteindre les objectifs fixés* ».

Contre les rocades, des recours juridiques longs et incertains

À défaut de convaincre les élus, nombre de collectifs s'orientent vers la justice pour stopper un projet routier. Mais la voie judiciaire n'a rien d'un long fleuve tranquille. D'abord parce qu'il est difficile d'attaquer une infrastructure tant que certaines étapes – la déclaration d'utilité publique notamment – n'ont pas été franchies. Ce qui signifie que les recours aboutissent souvent (trop) tard, une fois que le projet est déjà bien avancé.

Mobilisé contre le contournement nord de Brest, Jacques Pérennès et son collectif en ont fait l'amère expérience : « *Le maître d'ouvrage, Brest métropole, avait déjà effectué un tiers des travaux avant que la Cour administrative d'appel de Nantes ne confirme l'annulation de l'arrêté de déclaration d'utilité publique [2]* », raconte-t-il. Même son de cloche à Strasbourg, où les opposants attendent toujours le jugement sur le fond du tribunal administratif à propos de l'autorisation environnementale unique délivrée à Vinci... et qui a permis au groupe de commencer les travaux en 2018.



Distribution de tracts contre le contournement nord à Maubeuge, en mars 2020.

Outre le problème de timing, « *il est difficile d'obtenir l'annulation d'un arrêté ou d'un décret de déclaration d'utilité publique* », constate Notre Affaire à tous dans sa note de juillet 2020. En cause : l'impact environnemental d'une nouvelle route ne pèse pas lourd face à d'autres intérêts. « *Le juge fait un bilan coût/avantage pour rendre ses décisions, et prend peu en compte les enjeux écologiques par rapport à d'autres critères comme le coût pour la collectivité ou la sécurité des passagers, constate Edgar Priour, membre de l'association environnementale. La justice administrative est encore très timorée en matière environnementale.* »

Même lorsque les juges se montrent écolos, des nids de poule sont toujours possibles. À Marseille, [l'association pour la sauvegarde et l'animation du poumon vert de Saint-Mitre](#) avait déposé deux recours devant le tribunal administratif de la ville, contre un projet de « *boulevard urbain* » nommé la Linéa. En mars 2019, la déclaration d'utilité publique a été annulée. « *Alors même que le préfet et le conseil départemental [porteurs du projet] avaient une occasion magnifique de retirer ce projet obsolète et de changer le projet en l'actualisant, un appel a été formulé de leur part, nous obligeant à prendre un avocat* », regrette l'association.

Le poids des élus locaux reste prépondérant

« *Un recours juridique, c'est compliqué, rappelle Edgar Priour. Cela demande des compétences, ça peut avoir un coût, si on fait appel à un avocat. Il faut convaincre avec des arguments juridiques, et on manque souvent d'armes pour attaquer les projets devant les tribunaux.* » De fait, nombre de collectifs ne se contentent pas de la voie judiciaire. « *La voie médiatique et celle de la mobilisation citoyenne sont essentielles, dit-il. Il faut faire pression sur les élus.* »

Car si les élus sont bien souvent les initiateurs zélés d'un projet routier, ils ont aussi le « *pouvoir* » de l'enterrer. C'est ce qui s'est passé à Lyon. « *Depuis près de trente ans, les municipalités successives portaient un projet de périphérique, nommé [l'Anneau des sciences](#) sous Gérard Collomb* », raconte Fabien Bagnon, engagé contre ce projet. Après des années de mobilisation à bas bruit, l'opposition s'est cristallisée en 2019. « *Les marches pour le climat, très fédératrices, ont permis de sensibiliser largement, et de mettre ce sujet sur le devant de la scène médiatique, détaille-t-il. On a ensuite créé des collectifs un peu partout autour de Lyon, on a lâché les grands mots en parlant de Zad... Et le sujet est devenu central lors de la campagne électorale.* »



Graffiti contre l'A133-A134, à Rouen.

Les écologistes, que Fabien Bagnon a rallié, se sont immédiatement positionnés contre le projet. Et tandis que Collomb s'entêtait, l'ancien président de la métropole, David Kimelfield, a fini par rétro-pédaler. « *La victoire de notre liste a signé l'abandon définitif du projet, se réjouit M. Bagnon, désormais élu à la métropole en charge de la voirie. Pour résoudre les problèmes de congestion, on veut mettre le paquet sur les transports en commun, les bus notamment, et créer 250 kilomètres de pistes cyclables.* »

Ailleurs, les élections municipales ont souvent porté aux manettes des équipes plus écolos... avec l'espoir de les voir copier l'exemple lyonnais. À Brest, « *l'alliance PS-PC-Verts a promis de privilégier les solutions alternatives* » au contournement nord. « *Le nouveau maire de Rouen et président de la métropole a annoncé qu'il retirerait l'apport financier de 66 millions d'euros au contournement autoroutier* », se satisfait Guillaume Grima, militant normand du collectif [Non à l'A133-A134](#). Il reste prudent : « *Le département et la région sont toujours engagées dans le projet...* » Les nouveaux élus appuieront-ils enfin sur la pédale de freinage ?

Puisque vous êtes ici...

... nous avons une faveur à vous demander. La catastrophe environnementale s'accélère et s'aggrave, les citoyens sont de plus en plus concernés, et pourtant, le sujet reste secondaire dans le paysage médiatique. Ce bouleversement étant le problème fondamental de ce siècle, nous estimons qu'il doit occuper une place centrale dans l'information. Contrairement à de nombreux autres médias, nous avons fait des choix drastiques :

- celui de l'indépendance éditoriale, ne laissant aucune prise aux influences de pouvoirs. Le journal n'appartient à aucun milliardaire ou entreprise ; *Reporterre* est géré par une association à but non lucratif. Nous pensons que l'information ne doit pas être un levier d'influence de l'opinion au profit d'intérêts particuliers.
- celui de l'ouverture : tous nos articles sont en libre consultation, sans aucune restriction. Nous considérons que l'accès à l'information est essentiel à la compréhension du monde et de ses enjeux, et ne doit pas être dépendant des ressources financières de chacun.
- celui de la cohérence : *Reporterre* traite des bouleversements environnementaux, causés entre autres par la surconsommation. C'est pourquoi le journal n'affiche strictement aucune publicité. De même, sans publicité, nous ne nous soucions pas de l'opinion que pourrait avoir un annonceur de la teneur des informations publiées.

Pour ces raisons, *Reporterre* est un modèle rare dans le paysage médiatique. Des dizaines de milliers de personnes viennent chaque jour s'informer sur *Reporterre*. Le journal est composé d'une équipe de journalistes professionnels, qui produisent quotidiennement des articles, enquêtes et reportages sur les enjeux environnementaux et sociaux. Tout cela, nous le faisons car nous pensons qu'une information fiable, indépendante et transparente sur ces enjeux est une partie de la solution.

Vous comprenez donc pourquoi nous sollicitons votre soutien. Il n'y a jamais eu autant de monde à lire *Reporterre*, et de plus en plus de lecteurs soutiennent le journal, mais nos revenus ne sont toutefois pas assurés. Si toutes les personnes qui lisent et apprécient nos articles contribuent financièrement, le journal sera renforcé. **Même pour 1 €, vous pouvez soutenir *Reporterre* — et cela ne prend qu'une minute. Merci.**

SOUTENIR REPORTERRE

[1] « Le secteur du transport est le premier émetteur de gaz à effets de serre en Europe, rappelle Agathe Bounfour, du Réseau action climat, dans [cet article](#). Et le trafic routier représente 70 % des émissions de ce secteur ».

[2] Une déclaration d'utilité publique est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement. Le préfet lance par arrêté une enquête publique visant à recueillir l'avis de toutes les personnes intéressées. Ces avis sont examinés par une commission ou par un commissaire enquêteur qui formule des conclusions, favorables ou défavorables, sur le projet. Ainsi, après la fin de l'enquête, les pouvoirs publics peuvent prononcer la déclaration d'utilité publique.

Lire aussi : [Avec le projet de contournement de Montpellier, la voiture reste reine](#)