



Tribune libre

CORINNE LEPAGE

Avocate
Ancienne ministre de l'Environnement
Ancienne eurodéputée

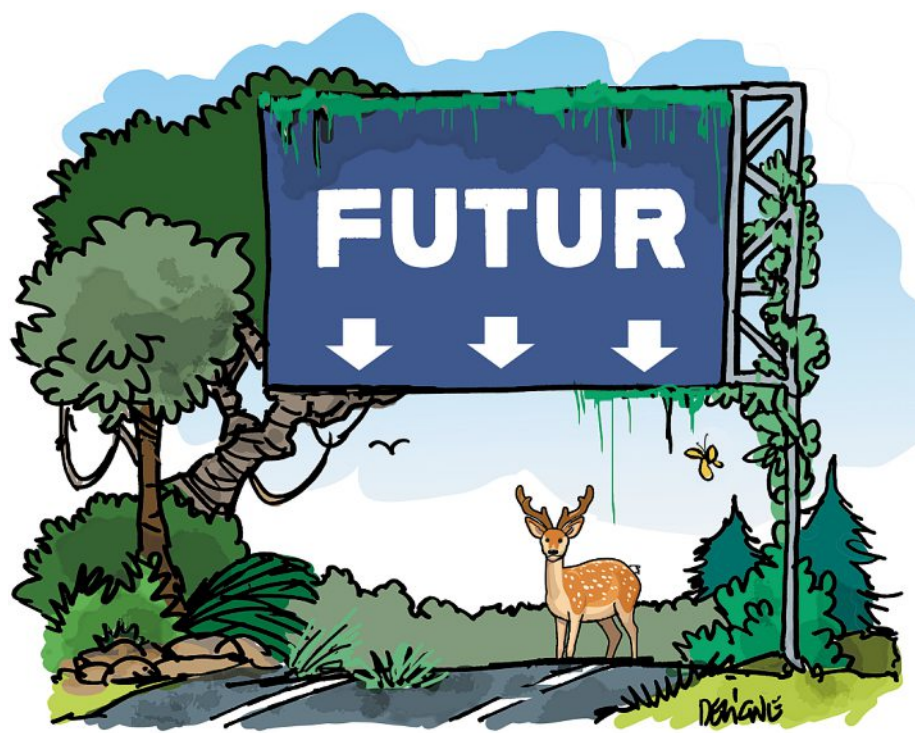
« Ne plus investir dans les autoroutes serait une sage décision »

L'idée de cet article m'est venue du succès inattendu d'un tweet concernant la manifestation sur l'A 69 dans lequel j'évoquais la décision prise par les Pays-Bas d'arrêter toute construction de nouvelle infrastructure routière : 350 000 vues ! La France de mon enfance était très en retard en ce qui concerne la construction des autoroutes ; tel n'est vraiment plus le cas aujourd'hui où le réseau autoroutier français est dense. Les autoroutes construites avec les fonds publics ont été bradées au bénéfice de sociétés autoroutières dans des conditions jugées tout à fait scandaleuses par la Cour des Comptes, d'où des augmentations régulières de tarifs supportés par des usagers de plus en plus irrités. De plus, les sociétés exploitantes des autoroutes, qui sont les grandes sociétés de BTP, ont obtenu au fil des ans de réaliser des travaux parfois parfaitement inutiles en contrepartie d'un allongement de la durée des concessions. Il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre d'élus, dont la localité n'est pas desservie à ce jour par une autoroute – Castres en ce qui concerne l'A 69 – ou dont les populations se plaignent du voisinage d'une autoroute existante, font pression pour obtenir de nouveaux tracés de contournement ou un nouveau tronçon. La question posée est celle de savoir s'il est raisonnable en 2023 d'investir dans de nouvel-

les infrastructures routières et de chercher à gagner du temps sur un trajet alors que l'avenir est très certainement à la réduction de la vitesse sur les routes et à la réduction du nombre de véhicules grâce au covoiturage notamment.

La décision, prise par les Pays-Bas d'interdire toute nouvelle infrastructure routière et même ferroviaire pour se limiter à de la rénovation, est une première. Certes le réseau autoroutier néerlandais est dense mais, comme en France, certaines villes restent encore à l'écart d'une autoroute. Cette décision a été justifiée par l'obligation judiciaire, comme en France, de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre. Nous avons la même contrainte et personne ne mesure aujourd'hui ce que signifie réellement de réduire de 55 % nos émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990 sachant que nous sommes à la moitié de l'objectif... Nous allons donc devoir renoncer à un certain nombre de projets qui augmentent nos émissions avant même de devoir faire des choix entre ceux qui réduiront la facture de carbone. Or, tout nouveau tronçon augmente nos émissions. Ce serait donc une raison suffisante pour abandonner tout projet de cette nature.

De plus, la mobilité change. La réhabilitation du rail, le covoiturage, le télétravail sont autant de facteurs destinés à réduire la circulation automobile bien au-delà des centres-villes. Dès lors, dans un contexte où les finances publiques comme privées sont particulièrement tendues, comment imagi-



ner créer de nouveaux tronçons payants, généralement coûteux pour gagner quelques minutes.

Protéger les zones précieuses

Deux autres arguments sont tout aussi pertinents. Tout d'abord celui du respect des zones naturelles et de la biodiversité. Nous avons allègrement massacré les milieux naturels et la réalisation de nouveaux tronçons, quels qu'ils soient, implique de sacrifier de nouvelles terres voire des zones précieuses comme la Camargue menacée par le contournement d'Arles. La France s'est dotée d'un principe zéro artificialisation nette des sols, l'Union européenne prépare un règlement de restauration de la nature avec des objectifs extrêmement ambitieux de protection des milieux et de surcroît nos besoins alimentaires comme nos besoins de matières premières pour succéder à la pétrochimie imposent

de conserver, voire de retrouver, des terres agricoles infiniment plus utiles que quelques kilomètres de bitume supplémentaires. Enfin, les investissements dans la transition énergétique et écologique sont colossaux alors que notre déficit public l'est tout autant. Les centaines de milliards dégagés par l'Union européenne peuvent financer la transition dans le cadre de la taxonomie mais sont exclus pour les autoroutes. En conclusion, ne plus investir dans de nouvelles autoroutes est la décision la plus sage et finalement la moins coûteuse de toutes celles que nous pouvons prendre pour entrer dans le temps de la sobriété, de l'adaptation et de l'action efficace de lutte contre les émissions des gaz à effet de serre.

> Les propos, remarques et commentaires exprimés dans les tribunes libres que nous publions n'engagent que leurs auteurs.

« Nous avons allègrement massacré les milieux naturels »

On l'a lu, on vous en parle

Les Sans jours par Ludovic Vigogne

Avant les « cent jours », annoncés par le chef de l'État au lendemain de l'adoption chaotique de la réforme des retraites, il y a eu les... « sans jours ». Une période de trois mois, après l'élection présidentielle, au cours de laquelle Emmanuel Macron a traversé un long passage à vide. Ludovic Vigogne, journaliste à *L'Opinion*, lève le voile sur ce début de quinquennat raté. À peine réinstallé à l'Élysée, tout va de travers pour le Président : l'aile gauche de son parti l'empêche de nommer à Matignon Catherine Vautrin, il perd la majorité absolue au Palais-Bourbon et se retrouve englué, à son corps défendant, dans la guerre de succession pour 2027. Cet ouvrage passionnant met au jour les luttes de clans et les jeux d'influence. Il éclaire les errements d'un leader qui a perdu la main. Le récit, bien sûr, fourmille d'anecdotes et de regards en coulisses. S'il permet de mieux comprendre l'impression de flottement qui a accompagné ce début de second mandat, il impose une évidence : rue du Faubourg Saint-Honoré, les problèmes sont loin d'être réglés.

L. P.

Les Sans jours, par Ludovic Vigogne, éditions Bouquins, 180 pages, 19,90 euros.



(Repro DR)

Débat : Faut-il révéler le nom des marques qui profitent de l'inflation ?

Le « name and shame »⁽¹⁾, ou stratégie de dernier recours. Le Gouvernement veut pousser à la réouverture des négociations entre les industriels de l'agroalimentaire et la grande distribution pour faire baisser les prix dans les supermarchés et lutter contre l'inflation galopante. Et il est prêt à employer les grands moyens si l'on en croit la ministre déléguée au Commerce : « Si jamais ce n'est pas le cas dans les semaines qui viennent et qu'on remarque que des industriels [...] ne font pas d'effort [...] on dira aux Français que telle ou telle marque ne veut pas négocier les prix à la baisse. Je ne suis pas sûre que ça fasse de la pub aux marques citées », a prévenu Olivia Grégoire au micro de RTL.

Trouvez-vous qu'il s'agisse de la bonne méthode ? Faut-il aller jusqu'à une forme de délation pour faire entendre raison aux industriels ? C'est l'objet de notre débat de la semaine avec la question suivante : faut-il révéler le nom



Les prix de l'alimentation ne cessent d'augmenter. Est-ce la faute des industriels ? (Photo Dylan Meiffret)

des marques qui profitent de l'inflation ? Sans grosse surprise, vous y êtes favorables à 95 %.

1. La technique du « nommer et embarrasser ».

● Dominique T : « Une très longue liste »

« Il va y avoir une très longue liste, surtout en ce moment où les marques s'en mettent plein les poches, tout comme les distributeurs, en utilisant tous les arguments possibles : Covid,

confinement, guerre en Ukraine, réchauffement climatique, pluies violentes, grêle, Macron, j'en passe et des meilleures ! Tout est bon pour gonfler les prix ! »

● Malou Malouni : « Dindon de la farce »

« Bien sûr que je veux savoir. Ras le bol d'être le dindon de la farce. Les hausses de prix sont loin d'être toutes justifiées. »

● Bernard Fouque : « Il faut assumer »

« Ces marques doivent assumer les conséquences de leur choix et être sanctionnées massivement par les consommateurs. »

● Jean Rolando : « Plus de pages dans le journal »

« Problème : il faudra combien de pages dans le journal ? »

● Olivier Turquin : « Dénoncer les profits »

« Les profits doivent toujours être dénoncés, surtout s'ils touchent tous les Français ! »

● Alain Calvy : « Un écran de fumée »

« Ça ne sert strictement à rien. Ce n'est qu'un écran de fumée, pour cacher la responsabilité du gouvernement. L'inflation a été souhaitée pour amoindrir la dette et baisser artificiellement le montant des retraites et des pensions. La montée des prix a débuté bien avant la guerre en Ukraine. »