

Jean-Michel MICHENAUD
Habitant Le Mesnil Saint Denis

LA POLITIQUE AUTOROUTIERE FRANCAISE

Le rapport de la Cour des Comptes publié en juin 99 constitue une condamnation sévère du système autoroutier de notre pays, un réquisitoire accablant pour tous les élus locaux, parlementaires, directeurs des routes et ministres "responsables «, qui l'ont approuvé et développé sans esprit critique.

Je souhaiterais donc que les souhaits et les conclusions de ce rapport viennent enrichir le débat actuel sur le prolongement de l'autoroute A12.

Il y a une cinquantaine d'années que les premières autoroutes ont été construites en France ; depuis les années 80, des études ont été menées pour connaître l'impact de ces nouvelles voies sur les régions qu'elles traversent. Les résultats sont nets : elles ne sont pas facteurs de développement.

La Cour, développant ses observations critiques de 1990 et 1992, présente un véritable réquisitoire contre la politique autoroutière française.

Tout y passe : la qualité des études, les mécanismes de décision, l'impact sur l'économie et l'aménagement du territoire le financement !

Etudes biaisées : la Cour dénonce plus particulièrement "les deux marchés de prévision de trafic attribués en 1995 et 1996, qui portent sur des enjeux majeurs : la modélisation du réseau routier national et les prévisions de trafic à l'horizon 2015 en vue de la révision du schéma directeur routier national ". Dans les deux cas, "la société retenue n'est pas un bureau indépendant mais est liée à un grand groupe de travaux publics ". Objectivité garantie !

La Cour constate que " les paramètres et évaluations retenus pour le calcul des avantages des projets semblent sur bien des

points contestables cependant que leurs coûts se révèlent sous-estimés ", A l'inverse les retombées socio-économiques sont Surestimées.

Tronçonnage des projets : les mécanismes de décision ne sont pas épargnés par la Cour des Comptes, qui dénonce en particulier le fractionnement des projets autoroutiers, Cette pratique particulièrement pernicieuse consiste à lancer une opération partielle sans se soucier de la faisabilité technique, des possibilités de financement de l'impact environnemental et de l'intérêt économique, de l'opération d'ensemble (mais les prévisions de trafic en tiennent compte): une fois le premier tronçon réalisé , l'opération d'ensemble est justifiée par l'argument classique et imparable du " coup parti ".

Développement économique : " l'autoroute va créer des emplois " : tel est le leitmotiv des promoteurs des autoroutes. Qu'en est-il exactement? Comme l'avait fait le CGPC (rapport BRUA, 1992), la Cour démontre que le lien entre développement économique n'a rien d'automatique.

L'amélioration des dessertes routières présente aussi des dangers largement méconnus : canalisation des trafics aux détriment des commerces locaux, renforcement de la concurrence extérieure, aspiration des petites villes par les grands centres voisins.

Le rapport souligne aussi les risques de déstabilisation des zones à faible densité par le développement des équipements routiers dits "structurants ", " Une autoroute peut avoir un effet de pompe vidant peu à peu les zones voisines ".

Confirmation : La Cour des Comptes a ainsi produit une synthèse remarquable qui renforce toutes les associations qui combattent les excès autoroutiers en confirmant officiellement leurs analyses.

" L'échelle d'un projet n'est souvent pas adapté à l'approche intermodale, qui pour être pertinente, doit s'inscrire dans une réflexion plus globale telle que la desserte d'un axe ".

" Les autoroutes accélèrent les déséquilibres territoriaux et accentuent la polarisation du territoire ".

"Les perspectives de croissance du trafic routier apparaissent

difficilement compatibles avec les engagements internationaux de la France en faveur du développement durable ".

Pour conclure, je reprendrais les termes mêmes de la Cour :

" Les bilans a posteriori des investissements autoroutiers font apparaître qu'il n'y a pas de relation d'automatisme entre la mise en service d'une autoroute et le développement local et que les effets socio-économiques sont souvent moins favorables qu'annoncés à l'échelle des territoires traversés.

Cependant que l'incidence sur l'environnement dépasse généralement les prévisions de l'étude d'impact présentée à l'enquête publique "

Afin de limiter les effets indésirables de l'infrastructure autoroutière sur l'environnement et le tissu économique et social, l'état s'engage à prendre à l'issue de l'enquête publique un certain nombre de mesures correctives ou compensatoires et à mettre en place une procédure de suivi. La portée de ces engagements doit être fortement relativisée.

En réalité, nombre de dispositions présentées dans le dossier des engagements de l'état n'ont d'autre valeur que celle d'une pétition de principe ".

Je précise que le rapport de la Cour des Comptes comporte de nombreux exemples pour étayer ses propos. J'aimerais que le travail effectué par la Cour des Comptes puisse servir dans la réflexion des "décideurs "