



philippe Devanne\_AdobeStock

L'État se désengage des investissements routiers dans les contrats de plan, suscitant l'inquiétude des entreprises du secteur. Les collectivités redoutent d'être contraintes de sortir le chéquier.

La route a-t-elle un avenir ? Alors que le gouvernement a annoncé que 70 % des 8,6 milliards d'euros du volet « mobilités » des contrats de plan Etat-région seraient affectés au ferroviaire et au transport collectif et que les crédits pour la route seraient rabaissés de moitié, les professionnels du secteur et les collectivités sentent leurs mains se crispées sur le volant.

Et même si une partie des 2,5 milliards d'euros fléchés vers le transport collectif concerneront les bus portés par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) gérées, notamment, par les intercommunalités.

Routes de France estime que la route est « le grand sacrifié de cette nouvelle feuille de route. » Pour l'organisation professionnelle de cette industrie – représentant 15 milliards de chiffre d'affaires (CA) en France, et autant à l'international, et employant 90 000 personnes –, l'axe retenu par le gouvernement « accentue considérablement les disparités territoriales et l'enclavement des territoires, le tout au détriment de la mobilité des Français », selon son président, Bernard Sala.

Le gouvernement a préféré axer sa communication sur un renforcement des moyens pour le collectif plutôt que la réduction de l'enveloppe pour la route. Or imaginer que chacun montera dans le train, demain, pour la majeure partie de ses déplacements, apparaît à beaucoup comme une utopie.

« 30 % des émissions de gaz à effets de serre » sont imputables aux transports et « 90 % de ces 30 % relèvent de la route sous toutes ses formes », riposte Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires.

## **85 % des déplacements, surtout en zone rurale**

Lors du colloque « Décarboner la route, une grande cause nationale » organisé mardi 20 juin à Sciences-po Paris, à l'initiative de l'Hémicycle, le ministre a confié que « 53 % des déplacements de moins de 2 kilomètres se font en voiture » et que l'autosolisme concerne « 91 % des trajets domicile-travail ». Sur 100 millions de trajets quotidiens, 3 millions seulement regroupent dans un même véhicule des personnes organisées en covoiturage.

Bien que ce dernier ait progressé « de 25 % en cinq mois » grâce, notamment, aux primes et aux aides de collectivités, et que 18 % des immatriculations ont concerné des voitures électriques au premier semestre 2023, seul 1 % des 38,7 millions de voitures en France utilise un moteur électrique ou hybride.

C'est dire si les marges de manœuvre restent importantes pour trouver des innovations permettant de limiter l'usage du véhicule thermique, notamment dans les zones peu denses, moins à même de proposer des solutions de mobilité répondant aux attentes des populations.

Au quotidien « Ouest-France », Clément Beaune, ministre des Transports déclarait, le 6 juin, que la route représente « encore 85 % des déplacements en France, notamment dans les zones rurales ».

## **« L'État laisse les collectivités financer à sa place »**

Dans les Yvelines, en effet, « il n'y a pas l'ombre d'un doute, on ne peut pas se passer de la voiture », assure Richard Delepierre (Modem), maire du Chesnay-Rocquencourt et vice-président du conseil départemental chargé des mobilités.

Pour autant, il reconnaît que « la durée d'instruction et l'acceptabilité par la population de nouveaux ouvrages sont devenus extrêmement compliqués. Le moindre petit rond-point, c'est sept ans de procédure. Nous avons de vraies interrogations pour compléter le réseau routier alors que des segments manquent. Mais quand on met 1 heure 40 le matin pour faire Le Chesnay-Saint-Denis, la question de l'acceptabilité s'oppose à l'engorgement du réseau actuel et le fait que beaucoup de gens se déplacent en voiture ».

Conscient que l'État « a réduit violemment les crédits routiers du CPER avec des montants si faibles pour toute l'Île-de-France que ce n'est quasiment rien », l' élu yvelinois y lit la volonté du gouvernement « de laisser les collectivités financer à sa place ».

Ce sera le cas à Vélizy-Villacoublay, où un échangeur est à la charge « de 20 financeurs, à 50-50 par du public-privé pour un coût de 50 millions d'euros », mais Richard Delepierre se demande si, demain, les collectivités pourront financer encore ? « Sur de petits projets, on peut garder la capacité, mais on ne résoudra pas le réseau autoroutier, par exemple. »

Avec une pointe d'optimisme, il considère que « c'est bien que l'État ait encore un peu d'argent pour terminer des opérations, mais il n'y a rien de nouveau à l'agenda ». En cause, une volonté « d'envoyer des messages politiques forts sur le multimodal », mais surtout la démonstration que « l'État est fauché. Or, pour arriver jusqu'à l'intermodalité, il faut une voiture et il faut des routes. Et si la question est : "y a-t-il au sommet de l'État la volonté ou pas de porter de grands projets routiers ?", la réponse est non. »

## **Une route multiservices**

Du côté de Régions de France, le constat sur les faibles crédits accordés à la route est sans ambiguïté, d'autant « qu'en euros courants et non en euros constants et corrigés des effets de l'inflation, l'engagement financier est inférieur ».

Mais, pour l'association, « le temps est encore à la négociation » puisque, si la région Sud a contractualisé hier, tous les autres territoires ont jusqu'à la fin de l'été – 21 septembre – pour discuter des propositions transmises par les préfets de région, et entendent bien « être vigilants à ce qu'il y ait une vraie concertation ».

Tout espoir n'est donc pas encore douché, même si les régions ont compris que les grandes infrastructures réservées à la voiture individuelle appartiennent au passé. Mais toutes approuvent aussi le principe que « l'usage de la route doit se faire de manière plus collective ». En termes d'apport financier de toutes les collectivités concernées, sur la base d'une contractualisation, certes, mais aussi en développant le multimodal car « là où la route a un avenir c'est en matière de service ».

Par **Pascale Tessier**