



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>4361</b>	De <b>M. Christophe Bex</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Haute-Garonne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> > Arrêtons les projets routiers absurdes	<b>Analyse</b> > Arrêtons les projets routiers absurdes.
Question publiée au JO le : <b>20/12/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>07/02/2023</b> page : <b>1259</b>		

### Texte de la question

M. Christophe Bex alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la prolifération néfaste des projets routiers à travers la France et l'interroge sur la demande de moratoire portant sur lesdits projets portés par le collectif « La dérouté des routes ». Alors que l'urgence climatique et l'explosion du prix du carburant devrait inciter à réduire l'usage de la voiture en investissant massivement dans les mobilités douces, les projets routiers tendent à se développer en France. À ce jour, les collectifs réunis au sein de la coalition nationale « La Dérouté des routes » dénombrent 84 projets routiers en cours en France qui engendreraient la destruction de milliers d'hectares d'espaces naturels et dont le coût avoisinerait les 26 milliards d'euros, Dans son rapport de juin 2022, le Haut Conseil pour le climat rappelle que les transports restent le secteur qui émet le plus d'émissions de gaz à effet de serre en France. Par conséquent, le développement massif d'infrastructures routières est en totale contradiction avec les objectifs climatiques de la France, matérialisés à travers la stratégie nationale bas carbone. En Haute-Garonne, le projet de boulevard urbain du canal Saint-Martory, prévu depuis de nombreuses années, est à ce titre l'illustration parfaite de l'absurdité de ces projets, tant il générerait un trafic beaucoup plus élevé sur l'ensemble du sud-ouest toulousain et tendrait à entretenir une vision de l'aménagement du territoire dépassée. Plusieurs études ont en effet démontré que l'augmentation de la capacité du réseau routier tendrait à alimenter l'usage de la voiture. Ainsi, il souhaiterait connaître sa position sur la demande de moratoire des projets routiers et lui demande par la même occasion s'il compte renforcer l'investissement public en faveur des infrastructures dédiées aux mobilités douces.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement partage le souci d'une nouvelle approche de la route, à la fois pour limiter l'artificialisation des sols, en cohérence avec les objectifs fixés par la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, et pour limiter les émissions de CO2. C'est également le sens des nombreuses initiatives lancées en matière de décarbonation des transports routiers ou en faveur d'une évolution des mobilités routières, avec le développement du covoiturage et le partage de la voirie en faveur des modes actifs ou des transports en commun. Si le Gouvernement encourage fortement le développement des mobilités partagées et décarbonées, notamment ferroviaires, il n'en reste pas moins que la route représente plus de 80 % des déplacements de personnes et du transport de marchandises, ce qui en fait un mode indispensable à la vie des territoires. Si le Gouvernement fait du report modal un objectif de politique publique, force est de constater que la route restera durablement le mode de transport dominant. La situation des projets recensés par le collectif évoqué est d'ailleurs extrêmement variée : certains dépendent en effet de collectivités locales, d'autres sont en service, les

derniers sont repoussés à des horizons lointains et ne sont plus étudiés. Ces différences de situations justifient la nécessité d'une évaluation propre à chaque projet. Pour les travaux du réseau routier national, le Gouvernement privilégie à ce titre une approche pragmatique, projet par projet. Les différentes évaluations socio-économiques et environnementales soumises au public à l'occasion des procédures de déclaration d'utilité publique (DUP) ou d'autorisations environnementales permettent d'objectiver les suites à donner à chacun des projets. Ces derniers sont d'ailleurs souvent accompagnés de mesures en faveur des transports collectifs ou des modes actifs. S'agissant du projet de boulevard urbain du canal Saint-Martory, qui relève de la compétence de Toulouse Métropole, il n'appartient pas, à ce stade, à l'État de se prononcer sur l'opportunité de celui-ci. Le Gouvernement sera bien évidemment attentif, si le projet requiert des autorisations sa part, à la qualité de l'analyse de son utilité publique, à l'évaluation de ses impacts mais aussi aux engagements du maître d'ouvrage en matière des mesures visant à éviter, réduire et compenser les impacts environnementaux, paysagers et sur le milieu humain du projet.