

## Béton de profit

13 juillet 2010 / Hervé Kempf

---

Les courriels que suscite la chronique Écologie constituent un de ses charmes. « Béton de progrès » (1) a nourri, entre autres, un petit débat sur ce qui avait été dit lors du Grenelle à propos des autoroutes.

On a rappelé ceci : le Grenelle de l'environnement indiquait (paragraphe 1.2 du Récapitulatif daté du 23 novembre 2007) que *"le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières et sur le développement séparé des modes de transport, doit être abandonné pour une logique de développement intégrée, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours imposées par l'état des technologies ou la géographie. La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité, ou d'intérêt local."* (2) De surcroît, le ministre de l'écologie Jean-Louis Borloo déclarait lors de la présentation du Grenelle, en octobre 2007 : « *Pendant trente ans, on a fait beaucoup de routier et d'autoroutier. C'est fini : on n'augmentera plus la capacité routière* » (3). On est donc fondé à croire qu'il ne faut plus construire d'autoroutes en France.

Un vagabondage sur internet conduit au rapport financier d'une société d'autoroutes, Cofiroute. On y apprend qu'en 2009, son PDG a gagné 473 000 euros, plus 290 000 euros d'actions gratuites, plus 131 000 euros de stock-options, soit un total de 894 000 euros (4). On néglige voiture de fonction et régime de retraite complémentaire. Le temps

a manqué pour explorer les émoluments des dirigeants des autres sociétés d'autoroutes. Il va sans dire que ces considérations ne jouent aucun rôle dans le désir de construire de nouvelles infrastructures.

Soyons positif. On sait que l'étalement urbain – auquel contribuent les autoroutes – est un désastreux gaspillage de ressources, néfaste pour les plus pauvres, qui doivent se loger loin et dépendent étroitement de leur voiture. Un haut fonctionnaire m'adresse à ce propos une suggestion : « *On peut améliorer les subventions à la construction dans un sens social, écologique et économe pour les finances publiques : c'est de réduire ces aides dans les zones d'étalement urbain et de mitage, et de les réserver aux périmètres d'agglomérations dans lesquels existent des besoins et des transports en commun.* » Aujourd'hui, précise-t-il, les dispositifs tel que le prêt à taux zéro contribuent à l'étalement urbain puisque, pour fonctionner, ils nécessitent des coûts du foncier bas, donc en périphérie.

Mais... si on écoutait ce fonctionnaire, il y aurait ENCORE moins besoin d'autoroutes ?  
Quelle horreur !

.....

#### **Notes :**

(1) <http://www.reporterre.net/spip.php?...>

(2) [www.legrenelle-environnement.fr/spi...](http://www.legrenelle-environnement.fr/spi...)

(3) *Le Monde* du 26 octobre 2007. <http://www.lemonde.fr/doublon/artic...>

(4) *Cofiroute Rapport financier 2009* p. 12.

---

**Source :** *Reporterre.*

**Lire aussi :** *Béton de progrès* <http://www.reporterre.net/spip.php?...>

- Emplacement : Accueil > Tribune >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Beton-de-profit>