

BIODIVERSITÉ EN CHUTE LIBRE

Malgré un constat scientifique sans appel, avertissant aussi des risques encourus pour la population humaine, les aménageurs restent sourds et aveugles au rôle de la politique routière dans cette extinction, pourtant largement démontré.

TOUJOURS + D'INFRASTRUCTURES

L'économie libérale se maintient grâce à l'augmentation incessante de marchandises à faire circuler. Il lui faut donc toujours + de routes, mais aussi + de ports, + d'aéroports, + de zones commerciales, + de plateformes logistiques...

EXTRACTION SANS FIN

Terre, sable, gravier, pierre... la quantité de matériaux à extraire pour construire et entretenir les routes ne cesse de croître. De même pour les ressources pour fabriquer et faire rouler les véhicules motorisés (hydrocarbures, cuivre, cobalt, lithium...). Il en découle une fragilisation des sols vivants, des pertes environnementales irréversibles, et la guerre.

TOUJOURS + DE SOLS ARTIFICIALISÉS

Chaque hectare dénaturé contribue à l'élévation de la température (le CO₂ n'est plus capturé par la végétation), à l'accroissement des risques d'inondations (les sols deviennent imperméables), et à réduire la sécurité et l'autonomie alimentaires d'un territoire (destruction de forêts et de terres agricoles).

ARGENT PUBLIC ENGLOUTI

Pour les projets routiers et l'entretien des routes, l'argent public coule toujours à flots* alors que les services publics (santé, éducation, justice... et le **TRAIN** !) bouffent de la vache enragée.

* Entre 13 et 17 milliards par an depuis 2005, c'est + que le budget du ministère de la transition énergétique.

ET + DE POIDS LOURDS...

44% des camions qui entrent en France ne font que la traverser. Et quand on leur offre une belle route bien gratuite et bien fluide, même pas besoin de payer l'autoroute ! !

... TOUJOURS + GROS

Pour ces engins (bientôt 60 tonnes), il faut modifier le gabarit des routes : + larges (pour la sécurité) et + épaisses (l'usure est exponentielle au poids : un 13 tonnes use la route 10 000 fois + vite qu'une voiture).

TOUJOURS + D'ÉTALEMENT URBAIN

Autour de chaque nouvelle route, poussent des lotissements, des zones d'activités industrielles et commerciales, et encore des voies de raccordement, des ronds-points, des parkings... Et les géants du BTP, ils disent quoi ? Merci !

ET DE MÉTROPOLISATION DÉVORANTE

Les routes drainent toute l'activité vers des centres urbains toujours + gros. Les autres territoires se vident, deviennent les « territoires servants » des métropoles, là où on produit la bouffe agro-industrielle pour les villes, là où on envoie les citoyens prendre le vert.

SABOTAGE DU TRAIN

À la demande du département des Hautes-Alpes, la SNCF étudie la possibilité de surélever le pont-rail de La Faurie (Buëch) car les plus gros poids lourds ne passent pas dessous. Encore une fermeture de la ligne Grenoble-Gap en vue... Au bénéfice de qui ? De la route !

ROUTE(S)

Des projets routiers encore et encore ?

VOILÀ POURQUOI ON N'EN VEUT PLUS ET ON N'EN PEUT PLUS !

POLLUTIONS EN CASCADE

Pollutions et nuisances (bruit, air, eau, sol...) générées par le trafic routier sont insuffisamment mesurées dans les études, avant, pendant et après travaux. Les conséquences sur la santé humaine, animale et végétale sont négligées par les aménageurs.

FLUIDITÉ = GAIN DE TEMPS ? EH BIEN NON !

+ il y a de routes, + on s'en sert*. Et + on va vite, + on va loin : on travaille + loin, on habite + loin, on fait ses courses + loin, on part en vacances + loin... Après des travaux, le trafic ne tarde pas à saturer à nouveau. Les consommations d'énergie augmentent, de même que le stress, les risques d'accidents. On a tout à perdre, en fait...

* Selon le CEREMA, la construction de voies rapides entre villes entraîne une augmentation des distances et des vitesses, ce qui conduit à une hausse des consommations d'énergie ; c'est le trafic induit. Selon le Haut Conseil pour le climat, le trafic induit n'est pas pris en compte dans les prévisions de trafic.

HABITANTES ET VIE LOCALE NÉGLIGÉES

N'en déplaise aux décideurs, un aménagement comme celui de la RD1075 ne tient aucun compte de la vie locale. Tout est conçu pour le trafic longue distance, celui des marchandises et des touristes. Faut que ça file !

CYCLISTES MÉPRISÉS ET EN DANGER

Des dizaines de millions d'euros déversés sur la route, et il n'y a pas de quoi faire une véritable politique cyclable ? !

TOUT AUGMENTE, DONT LE CO₂

Les promoteurs de routes feignent d'ignorer le lien entre ↗ du trafic routier, ↗ du CO₂ dans l'atmosphère, et ↗ des températures globales. La voiture et le poids lourd électriques seraient la solution ! lol !!

DÉMOCRATIE LOCALE BAFOUÉE

Pour faire avaler des projets éco-nuisibles, les aménageurs abusent de leur pouvoir, cachent leurs réelles intentions, refusent que soit discuté l'intérêt général, font des études d'impact incomplètes, découpent les projets en petits bouts en espérant les rendre invisibles et indolores...

INUTILITÉ PUBLIQUE

En 2025, la seule mesure vraiment d'utilité publique consisterait à tout, tout mettre en œuvre pour **réduire le trafic et la vitesse**, sans attendre le seuil fatidique d'un réchauffement global de 2°.

Éduquer les jeunes conducteurs (surtout les garçons) à un comportement paisible au volant serait aussi une mesure utile, c'est vrai.

D'où viennent ces informations ?
> de la brochure « Abécédaire critique de la route » (Ceped, Ifris, La Déroute des routes...)
> du livre de Nêlo Magalhães, *Accumuler du béton, tracer des routes : une histoire environnementale des grandes infrastructures*,
> du site du Cerema,
> du Rapport Planète vivante du WWF,
> du site de l'Office français de la biodiversité (OFB)...