

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 juin 2019

COMPÉTENCES DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE - (N° 2039)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 117

présenté par

Mme Obono, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 3

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement de suppression, nous nous opposons à ce que les routes et autoroutes non concédées classées dans le domaine public routier national et dans les départements du Bas-Rhin et Haut-Rhin soient transférées dans le domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace. Quelle cohérence de cette disposition dans le cadre d'une stratégie d'aménagement et des transports qui se doit d'être à la hauteur de l'urgence écologique et qui pour cela nécessite une planification nationale ?

Ce transfert de compétences semble aussi concerner les tronçons d'autoroutes non concédées du futur Grand contournement ouest (GCO ou A355) de Strasbourg alors que cela reporterait la responsabilité de l'État sur l'Alsace pour faire passer plus facilement un projet largement contesté aux conséquences environnementales désastreuses.

Nous critiquons sévèrement ce projet qui s'ajoute à la longue liste de grands projets inutiles imposés par le Gouvernement. 7 avis d'experts se sont prononcés contre ce projet. Ce projet, porté par VINCI avec l'appui lobbying de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Alsace et du Bas-Rhin, ainsi que les lobbies du transport et de l'automobile est écologiquement absurde. 24 communes impactées, 300 hectares de terres agricoles et 200 exploitations sont menacés alors même que l'équivalent d'un département français est coulé dans le béton tous les 7 ans et que l'artificialisation des terres est également responsable de crues intenses. Par ailleurs, le GCO

menace plusieurs espèces dont le grand hamster d'Alsace, espèce protégée à l'échelle européenne. La France a déjà été condamnée à ce sujet par la Cour de Justice de l'UE en 2011 pour mesures insuffisantes à sa protection. A soutenir ce projet, où est la cohérence du Gouvernement en matière de politique environnementale ?

Par ailleurs, vous arguez de la nécessité de lutter contre l'engorgement du trafic. Rappelons d'abord que le trafic routier est en hausse de 20 % en UE, 10 % en France entre 1990 et 2015 ! Les émissions globales de GES sont supérieures de 10,6 % au-dessus de l'objectif 2017. Le paradoxe de Braess implique qu'ajouter un itinéraire de délestage peut provoquer des congestions et allonger les temps de parcours au lieu de les raccourcir. Vous dites que ce projet est très attendu localement pour réduire la pollution. La France a émis 6,7 % de plus de GES que ce qui était prévu en 2017, essentiellement à cause des secteurs du transport et du bâtiment. Rappelons qu'en mai 2018, la Commission européenne poursuit la France devant la Cour de Justice de l'Union Européenne, pour non-respect des normes de pollution de l'air. Et en septembre 2018, un rapport de la cour des Comptes estime que l'UE ne protège pas assez ses citoyens en matière de pollution de l'air ! Améliorer la qualité de l'air en construisant une nouvelle route, vraiment ?

Enfin, les partisans du projet insistent sur l'accessibilité de la métropole. A Strasbourg, le réseau de transports en commun hors centre-ville est quasi-inexistant et inefficace. Les villages devraient être desservis par des bus ou des trams ce qui n'est pas le cas dans un rayon de 50km autour de Strasbourg. De vraies solutions existent et nous les avons explicitées dans le cadre de l'examen de la LOM. Il faut améliorer les transports collectifs en doublant la part modale du transport en commun, développer le fret ferroviaire, etc. Au lieu de cela, le Gouvernement préfère continuer d'investir dans les projets routiers au bénéfice des actionnaires de VINCI et regarde les petites lignes de train disparaître.