

ASSEMBLÉE NATIONALE

31 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II-702

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 60, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Après l'article L. 1512-20 du code des transports, il est inséré un article L. 1512-20 bis ainsi rédigé :

« *Art. L. 1512-20 bis.* – L'établissement mentionné à l'article L. 1512-19 ne peut pas financer :

« 1° Les opérations de construction, d'élargissement ou de prolongation d'autoroutes ou de routes à chaussée séparées par un terre-plein central ;

« 2° Cette interdiction s'applique à l'ensemble des projets d'infrastructure routière ou autoroutière mentionnés au 1° et visant à augmenter la capacité de circulation pour les véhicules motorisés à usage individuel ou collectif sur ces types de voies. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de mettre fin au financement de nouveaux projets routiers et autoroutiers afin de réorienter ces crédits vers le financement de solutions alternatives à la voiture individuelle telles que l'entretien du réseau ferroviaire et le développement des infrastructures cyclables. En raison d'une politique de transport très largement tournée vers le développement des routes et des

autoroutes, la France possède l'un des plus grands réseaux routiers du monde et le premier d'Europe avec plus de 1 100 000 kilomètres de routes.

Le bon entretien de ce réseau est un enjeu indispensable de sécurité routière et nécessite un investissement annuel de l'Etat d'environ 1 milliard d'euros. Ce coût ne cesse de croître à cause du dérèglement climatique et de la hausse du nombre de poids lourds. La construction de nouvelles routes est encore mise en avant pour répondre aux problèmes de congestion du trafic automobile. Ces nouvelles constructions s'avèrent pourtant inefficaces car elles entraînent systématiquement une augmentation de la circulation ne faisant ainsi qu'accroître l'utilisation de la voiture et générant toujours plus d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution de l'air et de bruit.

En zone rurale, elles ne désenclavent pas le territoire. Au contraire, elles éloignent toujours plus les emplois et les services des lieux de résidence, et contribuent à la désertification des bourgs et des villages. Ces nouvelles constructions contribuent aussi largement à la destruction de nos paysages et de la biodiversité en étant le deuxième facteur d'artificialisation des sols.

Alors que les comptes publics sont dans un état désastreux, ces nouvelles constructions mobilisent des moyens financiers considérables pour leur construction et leur entretien futur et ce, au détriment des investissements dans le développement des alternatives à la voiture. Le plan d'investissement de 100 milliards d'euros en faveur du transport ferroviaire annoncé par Elisabeth Borne en février 2023 ne s'est toujours pas concrétisé et les projets de services express régionaux métropolitaines (SERM) peinent à trouver un financement (le coût des SERM avait été estimé entre 15 et 20 Mds € par le COI).

Il existe encore plus de 55 projets routiers contestés en cours de réalisation ou à venir à travers la France et ce pour un coût total estimé à 18 Mds € dont 12,3 Mds € d'argent public, coût qu'il conviendrait de réactualiser en fonction de l'inflation. Afin d'alerter sur ces investissements totalement incompatibles avec nos objectifs climatiques et à rebours de la situation budgétaire du pays, cet amendement propose de ne plus permettre à l'AFIT de financer ces projets qui sont à contre-temps des impératifs écologiques de préservation des sols et de développement de réseaux de transports durables.

En réponse aux impératifs écologiques et budgétaires actuels, cet amendement vise à recentrer les financements de l'AFIT sur des infrastructures durables et sur l'entretien du réseau existant, en excluant les nouveaux projets d'extension autoroutière. Il répond à l'urgence d'une politique de transport cohérente avec les objectifs climatiques nationaux et européens et avec les attentes croissantes des citoyens pour une transition écologique juste.