

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Tombé

AMENDEMENT

N° II-CF430

présenté par

M. Carrière, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiro, M. Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

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

Après l'article L. 1512-20 du code des transports, est inséré un article L. 1512-21 ainsi rédigé :

« Art. L. 1512-21. – L'établissement public mentionné à l'article L. 1512-19 ne peut pas financer la construction, l'élargissement ou la prolongation d'autoroutes ou de routes à chaussée séparées par un terre-plein central. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, le groupe LFI-NFP propose de mettre fin au financement de nouveaux projets routiers et autoroutiers par l'AFITF, 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.

Si le bon entretien de ce réseau est un enjeu indispensable de sécurité routière, la construction de nouvelles routes est elle 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 - ou trafic induit - 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.

La politique du tout routier a pour seule conséquence l'augmentation de la précarité mobilité qui touche 15 millions de nos concitoyens, selon le récent baromètre des mobilités du quotidien publié par Wimoov. C'est 1,7 million de plus en 2 ans et autant de personnes qui ne peuvent se déplacer convenablement pour aller travailler ou doivent rogner sur les dépenses de première nécessité comme le logement ou l'alimentation.

Enfin, alors que le Premier ministre alerte sur l'état désastreux des comptes publics, 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 par exemple toujours pas concrétisé et les projets de Services Express Régionaux Métropolitaines (SERM) peinent à trouver un financement.

A l'inverse, 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.

Les parlementaires ne peuvent plus aujourd'hui agir directement sur le financement des nouveaux projets routiers dans le PLF et aucune loi de planification pluriannuelle sur les transports n'est à l'ordre du jour. En effet, ces projets sont pour l'essentiel financés via des fonds fléchés vers l'AFITF (dotée de l'autonomie financière) ou dans le cadre des CPER. Cet amendement propose donc d'empêcher l'AFITF de financer de nouveaux projets routiers ou autoroutiers. Les députés du groupe LFI-NFP invitent le Gouvernement à réaffecter ces fonds dans des solutions alternatives à la voiture comme susmentionnées.

Cet amendement a été travaillé avec la Déroute des Routes