

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 novembre 2024

INSTAURER UN MORATOIRE SUR LES PROJETS ROUTIERS ET AUTOROUTIERS - (N° 417)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N° 30

présenté par
Mme Brulebois

ARTICLE PREMIER

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les autoroutes font partie de la vie des Français. Beaucoup, les empruntent chaque jour pour aller au travail ou pour faire leurs courses. D'autres, les empruntent seulement quelques fois dans l'année, pour partir en vacances. Mais tous les Français ont une expérience de l'autoroute. C'est parce qu'elles sont si ancrées dans leur vie, si indispensables à leurs déplacements, si structurantes pour nos territoires, qu'elles méritent toute notre attention. Elles méritent plus que des raccourcis et des débats simplistes.

Il faut d'abord le rappeler, nos autoroutes sont un modèle de modernité, de confort et de sécurité. Il est important de rappeler que le risque d'être tué est cinq fois plus important sur nationale ou sur départementale que sur autoroute. Oui, la France peut se targuer d'avoir l'un des meilleurs, si ce n'est le meilleur réseau autoroutier du monde.

Nous pouvons être fiers de ce modèle façonné il y a près de soixante-dix ans. La loi de 1955 portant statut des autoroutes, conçue en plein « boom automobile » de l'après-guerre, répondait alors au besoin d'équiper rapidement le territoire. Mais, depuis, le monde a changé et nos besoins aussi. Le paysage des acteurs autoroutiers, leur relation avec l'État et les contrats de concession sont bien différents de ceux qui prévalaient alors. Les contrats actuels, justement, doivent prendre fin de 2031 à 2036. C'est l'occasion de faire un bilan critique de notre modèle de financement et de gestion des infrastructures, sans complaisance ni démagogie. C'est l'occasion de le changer en mieux, de se demander quel est le modèle que nous voulons.

Mais cette proposition de loi ne répond pas à cet enjeu. En effet, elle méconnaît complètement les évolutions démographiques qui font qu'une nouvelle route est inévitable. Les arguments de désenclavement et d'attractivité économique d'un territoire sont aussi importants.

Par exemple dans le Jura, chaque jour plus de 2 500 camions traversent nos villages via la RN 83 : encombrements et ralentissements, pollution sonore et environnementale, insécurité routière pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes, dégradation des infrastructures routières. Par ailleurs, des travaux sont en cours pour prolonger l'autoroute A391 en direction du Haut-Jura pour permettre :

- l'accès au premier plateau jurassien et supprimer la fragilité que représente le tracé de la RN 5 dans les Monts de Vaux,
- le contournement de l'agglomération de POLIGNY,
- une amélioration de la desserte du Haut-Jura et des liaisons avec la Suisse.