

ASSEMBLÉE NATIONALE

21 novembre 2024

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 9

présenté par
M. Fouquart

ARTICLE PREMIER

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objet la suppression de l'article premier qui prévoit l'instauration d'un moratoire de dix ans sur la construction de routes et d'autoroutes.

Si les impératifs écologiques tels que la préservation de la biodiversité ou la lutte contre l'artificialisation des sols sont à bien des égards louables, il apparaît que ce moratoire interdit de manière générale et absolue toute construction de routes et d'autoroutes jusqu'en 2035.

Cette interdiction compromettrait non seulement les engagements pris par l'État dans le Contrat de plan État-région (CPER) mais paralyserait également les français dans leurs déplacements à mesure que le trafic routier augmenterait dans les zones industrialisées.

Plus précisément, des projets comme le contournement Martigues/Port-de-Bouc, dont la nécessité a été établie il y a déjà 45 ans seraient gravement compromis par cette proposition de loi.

En effet, chaque jour, la RN 568 est empruntée par 70 000 véhicules traversant les communes, dont un nombre alarmant de camions transportant des matières dangereuses. Cette route nationale passe à proximité de deux quartiers prioritaires, trois groupes scolaires et un collège. Elle compromet la cohérence urbaine en coupant la ville de Port-de-Bouc en deux parties.

En plus du risque d'accidents, le trafic génère une pollution constante. La pollution sonore y est particulièrement caractérisée comme le niveau moyen de 75 décibels (dB) en atteste. Pour rappel, au-delà d'un bruit de 40 dB la nuit et de 50 à 55 dB en journée, l'OMS considère que des effets extra-auditifs du bruit peuvent se manifester : troubles du sommeil, gêne, risques cardiovasculaires

accrus, difficultés de concentration et retards dans les apprentissages. À partir de 80 dB, la durée d'exposition à la source de bruit est un facteur important de risque pour le système auditif.

Il est évident que cette situation met en péril la sécurité des familles, des écoles, fragilise la structure des bâtiments alentours et porte atteinte à l'environnement sonore et naturel.

Cet aménagement est donc indispensable pour les 167 000 résidents du territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre. Avec les projets de développement prévus au Grand Port Maritime de Marseille et sur la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, qui compte déjà 45 000 emplois, 10 000 nouveaux emplois (dont 40 000 indirects) seront créés d'ici 2030 grâce à l'installation de nouvelles industries dans le cadre d'un vaste programme de décarbonation.

Parmi ces nouveaux emplois, 3000 seront créés en 2026 par la société Carbon, pour une production de cellules photovoltaïques.

Il est manifeste que le trafic devrait encore augmenter, exacerbant les problèmes actuels. Le développement de tels projets est non seulement appuyé par les édiles locaux (DVG) mais fait également l'objet d'une attention particulière du ministère de l'économie, en matière de financements et d'allègement des contraintes normatives comme en témoigne l'inscription de 1,55 milliards d'euros au budget de 2025 pour décarboner l'industrie.

Cette mise en service du contournement est urgente et répond non seulement aux impératifs sécuritaires, sanitaires et économiques mais aussi à l'impératif écologique par la réduction des différentes pollutions dont celles dues aux embouteillages considérables sur la route nationale.

À l'heure actuelle, les projets de réouvertures ou de créations de lignes ferroviaires ne sont pas suffisants pour pouvoir absorber la répercussion des automobilistes sur le rail si cette proposition de loi était amenée à voir le jour.

Il est par ailleurs difficilement imaginable de contraindre des dizaines de milliers de travailleurs à parcourir des dizaines, voire des centaines de kilomètres par jour à vélo pour se rendre sur le lieu de leur activité professionnelle.

Ainsi, cette interdiction trop générale et absolue nuirait au développement de zones industrielles participant à l'objectif même de décarbonation que la proposition de loi vise.

C'est la raison pour laquelle la suppression de cet article est demandée.