

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2025

LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE - (N° 1446)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 558

présenté par

Mme Stambach-Terrenoir, M. Alexandre, Mme Abomangoli, 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, M. Carrière, 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. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Legavre, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Legrain, Mme Élisabeth Martin, Mme Lepvraud, M. Léaument, 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, M. Taché, Mme Taurinya, M. Le Coq, Mme Lejeune, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE UNIQUE, insérer l'article suivant:**

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

Dans un délai de six mois à compter de la validation des deux arrêtés cités à l'article unique reconnaissant une raison d'intérêt public majeur au projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse – A69 et au projet de mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil, le Gouvernement remet au Parlement un rapport comprenant un répertoire exhaustif d'alternatives possibles à ce type de projets. Ce rapport examine notamment les possibilités de réaffectation des crédits dédiés au financement de nouveaux projets routiers et autoroutiers vers le financement de solutions alternatives à la voiture individuelle, telles que l'entretien du réseau ferroviaire et le développement des infrastructures cyclables.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, le groupe LFI-NFP demande au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport comprenant un répertoire exhaustif d'alternatives possibles aux projets de la même nature que ceux ciblés par la présente proposition de loi. Ce rapport examine notamment les possibilités de réaffectation des crédits dédiés au financement de nouveaux projets routiers et autoroutiers vers le

financement de solutions alternatives à la voiture individuelle, telles que l'entretien du réseau ferroviaire et le développement des infrastructures cyclables.

Nous considérons que cette proposition de loi, en plus d'encourager à la reprise d'un projet écocidaire en outrepassant la compétence du juge administratif, est tout à fait anachronique et superflue.

Bien que la France soit déjà dotée d'un réseau routier conséquent (1 101 810 kilomètres de routes en 2022), notre réseau routier continue de s'étendre et la quantité de lignes ferroviaires exploitées diminue. 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.

A l'heure où il convient d'engager une réflexion urgente et collective quant à notre modèle économique, fondé sur l'exploitation de ressources limitées et sur la consommation d'espace, les projets routiers et autoroutiers participent à l'effondrement de la biodiversité et notamment à une artificialisation des sols et des terres agricoles importante, menacent la ressource en eau, et majorent les effets du dérèglement climatique.

La construction de l'autoroute A69 Toulouse – Castres est un exemple symptomatique. Ce projet prévoit la bétonnisation de près de 400 hectares de terres agricoles et d'espaces naturels, de 22,5 hectares de zones humides, et de 13 hectares de bois, au mépris des bénéfices écologiques de ces arbres centenaires.

Il y a pourtant un réel enjeu de protéger notre biodiversité et, partant, notre activité agricole. Les chiffres sont sidérants : environ 194 millions d'oiseaux et 29 millions de mammifères sont tués sur les routes chaque année en Europe, appartenant respectivement à 423 et 2 121 espèces. Les chiffres de mortalité animale ne sont pas établis clairement pour la France, mais ils avoisineraient un million d'individus de différentes espèces. Les autres conséquences des routes sur la faune sauvage sont multiples et dramatiques : morcellement des espaces vitaux, destruction des habitats de reproduction, dérangement diurne et nocturne, effet de barrière pour les déplacements saisonniers, isolement des populations animales...

Inutiles et destructeurs, ces projets sont aussi profondément antisociaux. Choisir d'investir dans le tout voiture plutôt que dans les transports en commun rend de nombreuses personnes dépendantes à leur voiture, alors que 15 millions de personnes de plus de 18 ans sont en situation de précarité de mobilité en 2023 (1,7 million de personnes supplémentaires en deux ans). 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.

Pour cette raison, le groupe LFI-NFP n'a eu de cesse de demander l'instauration d'un moratoire sur les projets routiers et autoroutiers et de demander à ce que soit engagée une réelle réflexion sur les alternatives à la voiture individuelle. Pendant ce temps, 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.

Pour toutes ces raisons, nous demandons la remise d'un rapport gouvernemental détaillant les alternatives possibles à la voiture individuelle ainsi que les solutions de financement qui permettront de développer ces alternatives. Parmi ces dernières, le groupe LFI-NFP défend notamment le développement des transports du quotidien par la réhabilitation du réseau ferroviaire existant, des transports à des prix accessibles à toutes et tous, le développement du service public des transports collectifs sans aggraver l'artificialisation des sols, le soutien aux mobilités actives et le réaménagement des routes nationales existantes.