

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 66

présenté par

M. de La Verpillière, M. Terrot, M. Gorges, M. Breton, M. Herbillon,
 M. Perrut, M. Dord, M. Moyne-Bressand, M. Christian Ménard, M. Mach,
 M. Jean-Yves Cousin, M. Jeanneteau, M. Gonzales, M. Pinte, M. Diefenbacher,
 M. Diard, Mme Delong, M. Zumkeller, M. Flajolet, M. Lasbordes et M. Decool

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 69, insérer l'article suivant :

I. – L'article L. 571-9 du code de l'environnement est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« IV. – Un décret en Conseil d'État définit les opérations tendant à la création d'infrastructures majeures de transports terrestres dans les zones d'habitat dense, pour lesquelles, en raison des nuisances sonores qu'elles génèrent, le choix du tracé ne peut intervenir qu'après réalisation d'une étude d'impact portant sur les différentes solutions envisagées.

« V. – Les choix relatifs aux opérations mentionnées au IV tiennent compte prioritairement des nuisances sonores et de la possibilité d'en supprimer ou réduire significativement les conséquences dommageables pour la population. À cette fin, le décret prévu au IV peut, pour ces opérations, imposer des prescriptions plus exigeantes que celles édictées en application du II. Ce décret définit également le contenu et les modalités de l'étude d'impact. »

II. – Les dispositions du présent article s'appliquent aux opérations qui n'ont pas fait l'objet d'une enquête publique commencée avant le 1^{er} octobre 2010.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à mieux encadrer le choix du tracé des grandes infrastructures linéaires (voies ferrées, autoroutes, ...) en obligeant l'administration à prendre en compte le plus tôt et le plus complètement possible la question des nuisances sonores.

- L'expérience montre, en premier lieu, que le choix du tracé est fait très tôt, plusieurs années avant l'enquête publique conduisant à la DUP. A ce stade précoce, les études sont encore très sommaires. En particulier, l'étude d'impact n'est pas réalisée. L'administration et le ministre se prononcent donc sans être complètement informés des nuisances générées par l'ouvrage, notamment les nuisances sonores. Or, le choix fait à ce stade est le plus souvent irréversible et ne peut pas être contesté devant les juridictions administratives puisque la jurisprudence considère que les décisions ministérielles intervenant avant la DUP sont des « actes préparatoires » insusceptibles de recours. Il est donc proposé que le choix du tracé des infrastructures majeures de transports terrestres réalisées dans les zones d'habitat dense, dont la liste sera fixée par décret en Conseil d'Etat, ne puisse être effectué qu'après la réalisation d'une étude d'impact portant sur les différentes solutions envisagées.

- En second lieu, il apparaît que, dans les zones d'habitat dense, l'existence de nuisances sonores et la possibilité de les supprimer ou de les réduire devraient être un critère prioritaire de choix du tracé. L'administration a trop tendance à privilégier les critères techniques (le tracé le plus court ou le jumelage avec un ouvrage existant) et économiques (le coût de l'ouvrage et sa rentabilité) au détriment des facteurs humains.

- Il est enfin proposé que les dispositions qui précèdent s'appliquent aux projets qui n'auront pas fait l'objet d'une enquête publique commencée avant le 1er octobre 2010.