

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 3356

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Thiériot, M. de Ganay, M. Viala, M. de la Verpillière, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Beauvais, Mme Dalloz, M. Reda, Mme Valentin, M. Menuel, M. Leclerc et M. Door

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

Chapitre V : Simplifier l'instruction des projets et rationaliser les voies de recours juridiques

« Art. – I. – Dans le cadre de l'instruction par l'administration de la demande d'autorisation d'un projet de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages soumis aux prescriptions du Code l'environnement, l'ensemble des délais d'examen préalable, d'enquête publique, de consultations et d'élaboration de la décision finale n'excède pas dix mois.

« II. – L'ensemble des décisions que l'administration est amenée à prendre au cours de l'instruction du projet et à la suite, le cas échéant, de la déclaration d'utilité publique, est soumis au principe de l'article L. 231-1 du code des relations entre le public et l'administration selon lequel le silence gardé pendant deux mois par l'administration sur une demande vaut décision d'acceptation.

« III. – L'article L. 126-1 du code de l'environnement est abrogé.

« IV. – Lorsque le droit de former un recours contre une autorisation prise en application de dispositions du code de l'environnement est mis en œuvre dans des conditions qui excèdent la défense des intérêts légitimes du requérant et qui causent un préjudice à son bénéficiaire, celui-ci peut demander, par un mémoire distinct, au juge administratif saisi du recours de condamner son auteur à lui allouer des dommages et intérêts.

« V. – Lorsque le droit de former un recours contre une autorisation prise en application de dispositions du code de l'environnement est mis en œuvre dans des conditions qui excèdent la défense des intérêts légitimes du requérant et qui causent un préjudice à son bénéficiaire, celui-ci peut demander, par un mémoire distinct, au juge administratif saisi du recours de condamner son auteur à lui allouer des dommages et intérêts.

« La demande peut être présentée pour la première fois en appel.

« VI. – Le juge peut infliger à l’auteur d’une requête qu’il estime abusive une amende dont le montant ne peut excéder 3 000 euros.

« Lorsque la requête est dirigée contre un projet de travaux, d’aménagements ou d’ouvrages autorisés en application de dispositions du code de l’environnement, le montant de l’amende ne peut excéder 10 000 euros.

« Art. . – Le Conseil d’État est compétent pour connaître en premier et en dernier ressort des litiges relatifs aux grands projets suivants : le Canal Seine-Nord Europe, l’Anneau des sciences dans la métropole de Lyon, les lignes ferroviaires Lyon-Turin, Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et Nice-Marseille. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le processus de décision publique et de mise en œuvre des projets d’infrastructures nécessite de créer les conditions du débat public et d’une bonne acceptabilité des projets. Mais, en même temps, il ne doit pas conduire à l’immobilisme, à l’effacement de l’intérêt général et au discrédit de la parole publique.

Les projets d’infrastructures sont exposés, à tous les stades, à des recours administratifs et juridictionnels. La « guérilla juridique » imposée par certains requérants ralentit sensiblement les projets et est même susceptible, dans certains cas, de conduire à leur annulation pure et simple.

Certains exemples récents et emblématiques illustrent le phénomène : Ligne Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges, Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (152 recours), Nouvelle Route du Littoral (NRL) à La Réunion (27 recours, dont ceux concernant la DUP ont tous été rejetés, 7 affaires sur les impacts environnementaux restent à juger), etc.

Si, proportionnellement, peu de projets ont été totalement remis en cause, l’effet de signal, qui est donné à travers ceux qui l’ont été et qui ont souvent revêtu un caractère emblématique, peut entacher la crédibilité des engagements publics et donc la confiance des investisseurs.

Face ce constat, le présent amendement vise à adapter et à aménager, à divers degrés, les procédures encadrant les projets d’infrastructures en s’inspirant notamment du droit de l’urbanisme : réduction des délais d’instruction à 10 mois maximum, application aux décisions prises dans le cadre de l’instruction d’un projet du principe selon lequel le silence de l’administration vaut acceptation, sanction des recours abusifs.

Les litiges relatifs à certains projets nationaux considérés comme prioritaires, en l’espèce le Canal Seine-Nord Europe, l’Anneau des sciences dans la métropole de Lyon, les lignes ferroviaires Lyon-Turin, Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et Nice-Marseille, relèvent de la compétence du Conseil d’État en premier et dernier ressort.