

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er juillet 2021

PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION
EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS, DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES - (N° 4273)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 14

présenté par

Mme Six, M. Guy Bricout, M. Labille, M. Lagarde, Mme Sophie Métadier, Mme Sanquer,
Mme Thill, M. Warsmann et M. Zumkeller

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 24, insérer l'article suivant:**

À l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme, après le mot : « aérodromes », sont insérés les mots :
« , du lien fixe trans-Manche ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La société GETLINK (Ex-Eurotunnel) est concernée par une disposition visée à l'article 24 du projet de loi.

Cet article dispose que : «Les installations, constructions et aménagements nécessaires au lien fixe trans-Manche dans le cadre du rétablissement des contrôles des marchandises et des passagers à destination ou en provenance du Royaume-Uni en raison du retrait de cet État de l'Union européenne ne sont pas soumis au chapitre Ier du titre II du livre Ier du code de l'urbanisme lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative »

L'article 24, en raison des dispositions de la loi littoral, vient régulariser, a posteriori, des aménagements rendus nécessaires par la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

Si l'article régularise bien les aménagements, il s'agit d'une disposition ponctuelle qui n'a pas vocation à s'appliquer pour d'éventuelles futures installations (ex : pour le système Entry/Exit System (EES)).

C'est la raison pour laquelle nous souhaiterions, par cet amendement, inclure à l'article L. 121-4 du code de l'Urbanisme les mots « , du lien fixe transmanche ».

Le L.121-4 du Code de l'urbanisme dispose que :

« Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. »

- Les zones concernées sont à plus de 2km du littoral,
- Elles ne sont pas visibles depuis le rivage,
- Elles sont « imbriquées » dans un environnement très urbanisé (deux zones commerciales, une autoroute et notre terminal ferroviaire),
- Le concurrent direct (le port de Calais) bénéficie des dispositions de l'article L.121-4 du code de l'urbanisme.

De manière plus globale, le Brexit et ce PJJ DADDUE soulèvent la question du statut juridique du tunnel sous la manche.

Il est aujourd'hui assimilé à une infrastructure ferroviaire et non à un port ou un aéroport. Ses marges d'aménagement en sont d'autant réduites car, contrairement aux ports et aux aéroports, il est soumis aux impératifs de la loi littoral. C'est cela qu'il faut changer.

Car ce tunnel n'est à l'évidence pas une simple infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'un ouvrage sui generis, sans aucun équivalent au monde, qui a bien plus à voir avec un port ou un aéroport qu'avec une simple gare ou voie de chemin de fer. Eurotunnel a besoin, comme n'importe quel port ou aéroport, de sortir du carcan du droit commun.

La question est : quelle est notre ambition pour cet ouvrage unique au monde clef pour le développement national et vital à l'échelle locale ?