

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

19 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° CD3264

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, M. Thiériot, M. Door, M. Cattin, M. Abad,  
Mme Bonnivard, M. Hetzel, M. Reda, M. de la Verpillière, M. Leclerc, Mme Bazin-Malgras,  
Mme Anthoine, M. Bony, M. Cinieri, M. Masson, M. de Ganay, Mme Louwagie, M. Dive,  
Mme Beauvais, M. Parigi, Mme Poletti, Mme Valérie Boyer, M. Brun et M. Viala

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 50, insérer l'article suivant:**

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.