

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 avril 2025

SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE - (N° 1191)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 836

présenté par

M. Fournier, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE 15

I. – Supprimer l’alinéa 7.

II. – En conséquence, à l’alinéa 31, supprimer les mots :

« ou d’infrastructure ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à supprimer la qualification de PINM pour les projets d’infrastructures.

Ces alinéas ont pour objet d’élargir la définition des projets qualifiés d’intérêt national majeur aux projets d’infrastructure.

Cette notion de « projet d’intérêt national majeur » (PINM) a été créée dans la Loi Industrie Verte. Un projet peut être qualifié de PINM s’il « revêt, eu égard à son objet et à son envergure, notamment en termes d’investissement et d’emploi, une importance particulière pour la transition écologique ou la souveraineté nationale ». Une telle qualification se décide par décret, après une procédure d’instruction menée entre les services du ministère de l’Économie, du ministère de la Transition écologique et des préfetures.

Ce statut implique :

- la mise en compatibilité des documents d’urbanisme par l’État (en lieu et place de la commune) et la délivrance directe du permis de construire par le préfet ;
- le raccordement accéléré au réseau d’électricité et des consultations publiques amoindries pour ce

raccordement ;

- la reconnaissance anticipée de la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM).

L'objectif visé est donc de faciliter l'obtention de la dérogation permettant de détruire des espèces protégées, encadrée par la Directive Habitats. Étant donné l'effondrement en cours de la biodiversité, une telle dérogation est grave et nécessite un examen au cas par cas des dossiers, afin de déterminer si leur contribution à l'intérêt général justifie réellement une telle destruction. Et ce d'autant plus que les infrastructures de transport peuvent être particulièrement impactantes pour la biodiversité : destruction et perturbation d'habitats naturels et de spécimens de faune et de flore sauvages, fragmentation des territoires et rupture des continuités écologiques (dont les axes de déplacement de la faune et les paysages formant des « corridors écologiques »). Ces impacts peuvent parfois se justifier au regard de l'utilité sociale et environnementale de l'infrastructure mais cela ne peut être présumé, cela doit être étudié au cas par cas. Par ailleurs, le droit de l'Union européenne précise que la qualification de RIIPM ne doit pas dépendre de la nature du projet, mais bien de son contexte environnemental et socio-économique. Cette nouvelle présomption y est donc non conforme, ce qui crée de l'insécurité juridique pour les projets.