

Pourquoi le Plan local d'urbanisme du Bas-Chablais est entre les mains des sénateurs

Mardi 31 janvier, les sénateurs vont étudier une proposition de loi visant à régulariser le PLUi du Bas Chablais. Et ce pour ne pas retarder davantage le démarrage des travaux de l'autoroute entre Machilly et Thonon. Les associations opposées au projet évoquent un déni de démocratie.

CHABLAIS

Le 31 janvier, les sénateurs vont étudier, en première lecture, une proposition de loi déposée par leurs collègues haut-savoyards Cyril Pellevat et Sylviane Noël. Entre un texte visant à protéger les logements contre l'occupation illicite et un autre relatif aux jeux olympiques et paralympiques de 2024, les élus de la chambre haute du parlement vont débattre... de la régularisation du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes du Bas-Chablais (CCBC) afin d'y intégrer le projet d'autoroute !

Pourquoi cette proposition de loi ?

Petit retour en arrière: en décembre 2021, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Auvergne-Rhône-Alpes révèle que ce PLUi n'est pas conforme, soulignant que les impacts environnementaux de la liaison autoroutière, qui doit traverser six communes du Bas-Chablais, n'y sont pas détaillés. Elle demande alors à Thonon Agglomération (qui a absorbé depuis la CCBC) de mettre en conformité ce document.

Mais une révision d'un PLUi, ça prend du temps. Et du temps, on en a assez perdu indiquent les parlementaires haut-savoyards dans les motifs de leur proposition: « Engager la régularisation via une pro-

cedure de révision du PLUi retarderait artificiellement la conclusion du contrat de concession, ainsi que la réalisation du projet, sans aucun bénéfice pour le territoire. »



Montage réalisé par l'association Action Abandon Autoroute du Chablais du passage envisagé de l'autoroute à Mésinges.

Comment réagissent les opposants à l'autoroute ?

Sauf que pour les associations qui s'opposent à cette liaison autoroutière, il y aurait, « au contraire un important bénéfice pour le territoire et sa population de connaître les véritables impacts de ce tracé ». Dans un courrier envoyé à

ils agi ainsi ? De crainte de se heurter à de nouvelles oppositions si les habitants réalisaient les réelles nuisances du projet ? Pour contourner les directives les obligeant, peu à peu, à tendre vers le zéro artificialisation nette des sols. Cette manière de faire n'est pas acceptable. » « La question n'est même pas l'autoroute, mais le précédent démocratique que cela risque d'instaurer en

qu'à demander à un "ami" au Sénat pour passer l'éponge. Ceci est inacceptable et un vrai danger pour notre démocratie. » Dans une tribune, des sénateurs écologistes qualifient la manœuvre de grossière estimant qu'elle donne une « piètre image (...) du sens de l'intérêt général et de l'état de droit dans notre pays ». Alors que l'élaboration du

la fin de ce processus (prévu courant 2025) « avec une enquête publique et environnementale en bonne et due forme qui montrerait les véritables impacts de l'autoroute ».

AMÉLIE LÉCOYER

*Acap (Association de concertation pour l'aménagement du territoire), 3AC (Action Abandon Autoroute Chablais), la Confédération paysanne de Haute-Savoie, les associations communales de

chasse agréées de Ballaison, Lully, Margencel et Perrignier, DCPH (Développement cohérent et protection des habitats), Thonon Ecologie, la coopérative laitière du massif des Moises, Attac 74.

Que répond l'auteur de la proposition de loi ?

Les accusations de déni de démocratie, Cyril Pellevat les balaise d'un revers de main, rappelant que le projet est passé par toutes les étapes de la concertation publique. « Les validations législatives sont courantes (jusqu'à une vingtaine par an) et strictement encadrées pour justement éviter le reproche faussement avancé que c'est anti-démocratique, justifie le sénateur. Nous sommes vraiment dans la correction d'une erreur matérielle liée à la création de Thonon Agglomération et la très grande majorité des personnes interrogées concer-



Cyril Pellevat, sénateur de Haute-Savoie.

nées et résidents dans le Chablais, sont favorables à ce projet. Il a d'ailleurs été souligné qu'il était rare d'avoir une association de soutien à un projet comme celui-ci. »

Que répond Thonon Agglomération ?

Mardi 23 janvier, devant la levée de boucliers des opposants à l'autoroute, Thonon Agglo s'est fendue d'un communiqué afin de justifier le bien-fondé de cette proposition de loi. Elle rappelle ainsi que « le projet (de l'autoroute, NDLR) est bien présent au sein du document et a nourri l'ensemble de la démarche d'élaboration du PLUi » mais que lorsque celui-ci s'est achevé, « la procédure de déclaration d'utilité publique du projet menée par l'Etat n'était pas encore à son terme ». D'où cette proposi-

tion de loi, « solution la plus rapide pour mettre en œuvre un dispositif acté depuis 2019 ».

Et de conclure: « Le PLUi du Bas-Chablais n'a, en rien, occulté le futur tracé, et le citait au contraire clairement dans son rapport de présentation. Le fuseau est traité et évoqué à maintes reprises. »

Un « impact environnemental très élevé » selon le COI

Dans son dernier rapport, le conseil d'orientation des infrastructures (COI), qui rassemble des responsables politiques et des experts pour conseiller le gouvernement sur la programmation des investissements en matière de mobilité, évoque la liaison autoroutière Machilly-Thonon. Une évocation qui trouve sa place dans la partie Annexe; l'Etat ayant décidé de ne pas financer ce projet, il n'appartient pas au COI de se prononcer dessus. Il rappelle ainsi l'avis qu'il a lui-même donné en 2018, à savoir que « le projet d'intérêt local n'a pas de caractère prioritaire pour le système de transport national et (que) l'Etat n'a pas de raison parti-

culière de davantage le soutenir que d'autres projets locaux ».

Dans son analyse succincte du projet chablaisien, le conseil affirme que « la desserte du Chablais pourrait être améliorée, ainsi que la qualité de vie des usagers et des riverains des principaux axes de circulation actuels, malgré les solutions de transports alternatives d'ores et déjà déployées, en particulier le service ferroviaire Léman Express ».

Le COI conclut ainsi: « L'impact environnemental est très élevé, compte tenu d'une artificialisation forte et de nombreuses zones humides et de réservoirs de biodiversité affectés. »