

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires économiques

- Examen de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à régulariser le PLUi de la Communauté de communes du Bas-Chablais (n° 811) (*Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure*)..... 2
- Information relative à la commission 20

Mercredi 7 juin 2023
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 71

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

**Présidence de
M. Guillaume
Kasbarian,
*Président***



La commission des affaires économiques a examiné la proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à régulariser le PLUi de la Communauté de communes du Bas-Chablais (n° 811) (Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure).

M. le président Guillaume Kasbarian. Mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui un beau dossier de droit administratif. La proposition de loi visant à régulariser le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes du Bas-Chablais, adoptée par le Sénat le 31 janvier, illustre parfaitement la complexité du droit de l'urbanisme, et plus particulièrement l'empilement et l'enchevêtrement des procédures imposées aux collectivités territoriales et à leurs groupements.

Je souhaite la bienvenue à notre rapporteure Anne-Cécile Violland, qui a rejoint notre commission pour l'occasion.

La proposition de loi sera examinée en séance le 14 juin dans le cadre de la semaine de l'Assemblée, au titre des textes « transpartisans ». Lors de la réunion du bureau de la commission des affaires économiques du 5 avril, l'ensemble des membres du bureau, sauf M. Charles Fournier du groupe Écologistes-NUPES, qui s'est abstenu, ont donné leur accord. Elle devait faire l'objet d'une procédure d'examen simplifiée, mais la conférence des présidents a été informée hier que la présidente de ce même groupe s'y était opposée. Le texte sera donc examiné en séance publique selon la procédure normale.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Cette proposition de loi vise à régulariser les documents d'urbanisme de la communauté de communes du Bas-Chablais, située dans mon territoire haut-savoyard, afin de permettre la réalisation d'un projet autoroutier unanimement souhaité par la population et les élus locaux, dont il avait été question pour la première fois en 1932.

Le Chablais, qui se situe entre le Lac Léman et les montagnes, est un territoire extrêmement attractif et dynamique en matière économique, touristique et démographique – on compte entre 10 000 et 12 000 habitants supplémentaires par an en Haute-Savoie. Cette attractivité n'est pas seulement liée à la proximité de la Suisse, qui est un atout pour les travailleurs, mais aussi au tourisme et au propre développement économique du territoire. Ce dernier est néanmoins freiné par un enclavement qui n'a que trop duré.

En effet, le manque de mobilité est évident. Ce territoire de plus de 140 000 habitants n'est actuellement desservi que par des routes départementales. Les infrastructures ferroviaires se sont développées, notamment avec un nouveau réseau express régional (RER) transfrontalier, inauguré en 2019, mais celui-ci est largement saturé : alors qu'on envisageait 40 000 ou 50 000 usagers, on en est déjà à 70 000. Comme il n'existe aucune possibilité d'élargissement de la voie, à court ou moyen terme, c'est une commande de rames à double niveau qui a été retenue pour accueillir les passagers.

Il est indispensable de favoriser le développement d'infrastructures multimodales, et c'est la stratégie défendue par tous les élus, mais la voiture reste malheureusement le moyen de transport le plus adapté à nos territoires de montagne, et privilégié par la population.

Il est important d'avoir en tête que les principaux axes de la traversée du Chablais sont totalement saturés. Des ralentissements encombrant chaque jour les cœurs de village,

ce qui, outre les conséquences en matière de sécurité – on déplore des accidents mortels – conduit à diverses nuisances. Les embouteillages permanents posent aussi des questions de santé publique : les habitants de certains villages se retrouvent à plus de deux heures de route des hôpitaux les plus proches, qui ne sont pourtant distants que de quelques dizaines de kilomètres. S’y ajoutent de véritables problèmes de santé environnementale – je le dis aussi en tant que présidente du groupe santé environnement, instance de suivi du plan national santé environnement – liés aux émissions de gaz à effet de serre, qui sont deux fois plus importantes lorsque les véhicules se trouvent dans un bouchon qu’en cas de circulation fluide. La consommation d’essence double aussi, puisqu’on s’arrête et redémarre sans cesse.

Autre dommage collatéral pour les petites communes, les automobilistes à la recherche de solutions alternatives s’engagent sur de petites routes, ce qui engorge des accès critiques.

Voilà donc un territoire où la spécificité géographique se conjugue à un manque cruel d’infrastructures de mobilité. Cette situation conduit à des difficultés sanitaires, sécuritaires et économiques très préoccupantes.

Même si les premières traces remontent à 1932, cela fait quarante ans que les élus travaillent activement à un projet d’autoroute. C’est une attente et même une urgence pour tous les habitants. À quelques exceptions près, ce projet fédère tout le territoire.

Pourquoi le législateur doit-il intervenir au sujet des documents urbanistiques, alors que ces derniers relèvent plutôt du pouvoir réglementaire ? Cette proposition de loi est atypique, mais pas unique. Plusieurs cas liés à des situations similaires ont été relevés dans la législation. Le seul objectif du législateur, dans cette affaire, est de rétablir sans délai les effets utiles de la déclaration d’utilité publique en ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d’urbanisme dans le périmètre du PLUi du Bas-Chablais.

L’incompatibilité entre le PLUi et le projet d’autoroute résulte d’une erreur de d’intégration au sein du document d’un projet anticipé et soutenu de longue date par le territoire, et absolument pas d’une sédition des collectivités. Tous les autres documents d’urbanisme et de planification – le schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires (Sraddet), le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et les plans locaux d’urbanisme (PLU) des communes – ainsi que d’autres composantes du PLUi prennent déjà en compte le projet.

Cette proposition de loi ne vise pas à contourner le droit ni à déroger au code de l’urbanisme, mais à réparer une erreur matérielle et à apporter une solution à une situation inextricable. De prime abord assez technique, ce texte révèle, s’il le fallait, la complexité des cadres administratifs, réglementaires et juridiques dans lesquels s’inscrit au quotidien l’action des élus, qui parfois manquent de ressources pour apporter des réponses adéquates.

Les documents d’urbanisme locaux se sont multipliés et les procédures formelles qui encadrent leur élaboration se sont rigidifiées et allongées. Il en découle une insécurité juridique. Il faut désormais entre quatre et six ans pour élaborer un PLU et peu de maires ou de présidents d’intercommunalité sont en mesure de mener à bien la révision de ces documents sans avoir recours à des cabinets spécialisés et à des conseils juridiques.

Le fait intercommunal, s’il a accentué le dialogue territorial et les solidarités, s’est révélé une source de complexité au fur et à mesure des créations d’EPCI (établissements

publics de coopération intercommunale), des fusions et des transferts de compétences. L'écriture d'un PLU couvrant une commune, comme c'était auparavant le cas, est sans comparaison avec l'établissement d'un PLUi concernant vingt, cinquante, voire cent communes.

Ce rappel du contexte était indispensable à la compréhension de ce dossier. L'ensemble des collectivités territoriales du Bas-Chablais travaillent depuis plusieurs décennies à la réalisation d'une liaison à deux fois deux voies entre Machilly et Thonon-les-Bains qui permettrait de désenclaver le bassin et d'assurer non seulement son développement mais aussi la sécurité des riverains.

Avec l'accompagnement de l'État, les collectivités concernées ont donné en 2017 une nouvelle impulsion à ce projet de liaison, dans le cadre d'une concertation publique, d'une évaluation environnementale et, en 2019, d'une déclaration d'utilité publique (DUP).

Afin de prendre en compte le projet dans sa globalité et de faciliter sa réalisation, la DUP a prévu, comme le permet le droit, la mise en compatibilité simultanée des plans locaux d'urbanisme des dix communes concernées. La DUP a ainsi ouvert la voie à la réalisation du projet, très attendu par les parties prenantes.

Ici intervient un contexte particulier : la communauté de communes du Bas-Chablais avait précédemment engagé, en 2015, avant la relance du projet de liaison à deux fois deux voies, l'élaboration d'un PLUi. Entre-temps devenue communauté d'agglomération, elle a finalisé le PLUi début 2020. Si la DUP du projet routier avait prévu la modification des anciens plans locaux d'urbanisme, elle n'avait pas anticipé le fait que l'adoption du nouveau PLUi viendrait peu après « écraser » ces modifications.

Comble de la difficulté, une fois ces problèmes identifiés, il s'est révélé impossible pour l'agglomération de modifier son PLUi avant son approbation, puisqu'il avait déjà été soumis à concertation et enquête publique, et impossible pour l'État de prendre une DUP modificative, puisque la jurisprudence du Conseil d'État ne permet pas de le faire à projet constant. Qui plus est, toute modification du PLUi, à peine adopté, devrait passer par la procédure la plus contraignante, qui ferait recommencer, une par une, toutes les étapes de l'évaluation, de la concertation et de l'enquête publique.

Bien qu'atypique, cette proposition de loi a donc un objet très simple : le texte vise à étendre les effets de la mise en compatibilité prévue par la déclaration d'utilité publique au nouveau plan local d'urbanisme intercommunal, afin de permettre au projet de se poursuivre sans délai injustifié.

Souhaitons-nous qu'un projet d'infrastructure d'intérêt général, déjà passé par l'ensemble des étapes administratives nécessaires à sa réalisation, soit mis en échec du simple fait de l'enchevêtrement de procédures d'urbanisme parallèles les unes aux autres ? Telle est la question que je vous pose ce matin.

M. le président Guillaume Kasbarian. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Antoine Armand (RE). Je salue le travail de notre rapporteure, qui s'est inscrite dans les pas de nos collègues du Sénat au sujet de ce cas singulier du point de vue juridique mais aussi urbanistique. Je salue également en notre rapporteure une élue dont tous

les acteurs locaux reconnaissent l'engagement et l'attention particulière à la concertation, à laquelle elle a participé ces dernières années, ainsi qu'aux questions environnementales afférentes à ce dossier.

Je souligne, notamment en tant que député haut-savoyard qui fréquente ces routes, que si le droit compte, c'est également le cas de la pratique, ce qui explique que ce dossier fasse l'objet d'une quasi-unanimité dans le territoire. Les enjeux de sécurité, les enjeux en matière de desserte, pour les services de secours, les enjeux économiques et sociaux : tout cela explique que l'enquête publique se soit déroulée dans d'excellentes conditions. La quasi-totalité des élus et l'ensemble des collectivités ont délibéré en faveur de ce projet, qui a un intérêt vital pour un territoire de 150 000 habitants rempli de « zones 30 », de dos-d'âne et de ralentisseurs, ce qui est totalement normal mais emporte des conséquences en matière de pollution, de praticabilité et de dangerosité qui inquiètent les citoyens, quels que soient leur sensibilité politique et leur avis sur leur municipalité.

Contrairement à ce qui est indiqué dans les amendements de suppression, qui peuvent s'apparenter à une caricature, ce projet s'inscrit bien dans une vision globale de mobilité et de désenclavement du territoire du Chablais. Les transports en commun ont déjà été développés et continueront à l'être – mais nous connaissons tous la temporalité des infrastructures ferroviaires. Les mobilités douces aussi doivent l'être, notamment grâce à des pistes cyclables – mais cela aussi prend du temps et, pardon de le rappeler, ne se fait pas exactement de la même façon dans les territoires de montagne que dans certaines métropoles. C'est cette vision globale de la mobilité qu'il faut soutenir.

Ce n'est pas parce qu'on prononce le mot « route » que certains groupes politiques doivent sortir automatiquement leur revolver. Nous avons un projet plus global d'électrification des véhicules, de décarbonation. L'idée n'est évidemment pas de carboner les usages, mais de mener une transition et de réduire la pollution due aux bouchons. Par ailleurs, ce projet est pris en compte dans le cadre de l'objectif zéro artificialisation nette (ZAN). Les élus locaux ont pris leurs responsabilités environnementales.

Le groupe Renaissance, lui aussi dans un esprit de responsabilité et parce qu'il est à l'écoute de nos concitoyens, soutiendra ce texte.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Cet aménagement s'inscrit dans une stratégie de désenclavement multimodale. Chez nous, les modes de mobilité comptent notamment la route : c'est un territoire de montagne ! Je ne sais pas si on arrivera à supprimer les voitures, mais je ne crois pas que ce soit le but. Il s'agit plutôt de développer des véhicules vertueux. Je travaille par ailleurs avec mes collègues, notamment Cyril Pellevat, qui a présenté le texte au Sénat avec Sylviane Noël, à la réhabilitation d'un RER dans la prolongation de celui qui existe actuellement, c'est-à-dire au développement du ferroviaire. Comme nous avons la chance d'avoir un lac, extraordinaire, nous comptons aussi sur le développement du transport lacustre. À cela s'ajoute le BHNS – bus à haut niveau de service – sur lequel je reviendrai.

M. Alexis Jolly (RN). Il est vrai que, depuis la fin des années 1980, le projet de liaison autoroutière entre les villes d'Annemasse et de Thonon-les-Bains s'invite fréquemment dans le débat public en Haute-Savoie. La principale difficulté de ce texte, et son originalité, est qu'il est toujours délicat d'avoir recours à la loi pour régler une situation strictement locale et contourner un texte réglementaire. Il s'agit d'une ingérence du Parlement dans des projets territoriaux spécifiques. On passerait outre aux prérogatives et

aux compétences des collectivités territoriales en faisant primer la volonté du législateur sur un plan local d'urbanisme, et cela n'enverrait pas, à l'évidence, un très bon signal aux élus locaux, qui sont engagés sur place au quotidien et qui débattent de cette question depuis de nombreuses années – au moins quarante ans, vous l'avez dit. Ce genre d'initiatives doit rester exceptionnel, puisqu'elles portent atteinte au principe de subsidiarité et ne respectent pas l'organisation administrative de notre pays.

Sur le fond, cependant, la création d'un tronçon d'autoroute est une nécessité pour assurer le désenclavement du Chablais et optimiser un nœud de trafic important, au cœur de la Haute-Savoie. Par ailleurs, ce projet d'autoroute prend en compte les questions environnementales. Il a été pensé de manière à éviter les zones les plus fragiles et tend à limiter les incidences négatives sur les milieux naturels. Il n'existe pas de projet alternatif viable. Le Léman Express – le réseau ferré qui a été évoqué – ne permet pas d'absorber convenablement le trafic local. Enfin, cette portion d'autoroute éliminera des déplacements qui se font sur des routes départementales adjacentes : il s'agit davantage de centraliser la circulation sur un seul axe que d'accroître le volume des passages dans ce territoire.

Pour toutes ces raisons, notre groupe votera ce texte.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Merci, cher collègue, pour votre lecture de ce dossier. Une telle proposition de loi doit évidemment rester exceptionnelle. Le signal envoyé, comme vous dites, n'est pas que l'on irait à l'encontre des élus locaux, puisque, dans leur immense majorité, ils sont favorables à ce texte, mais que l'on répond à une demande.

Il y a eu d'autres cas. La loi du 1^{er} mars 2006 relative à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A 89 a ainsi permis la validation d'un avenant au contrat de concession avec la société des Autoroutes du sud de la France.

En ce qui concerne la procédure, nous ne sommes en train ni de contourner la loi, ni de déroger au code de l'urbanisme. Il s'agit simplement de s'appuyer sur le législateur pour réparer une erreur reconnue par tous.

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). Cette proposition de loi vise à régulariser le plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Bas-Chablais, qui est frontalière avec la Suisse. Deux sénateurs de la Haute-Savoie veulent faire prévaloir une déclaration d'utilité publique de 2019 sur le PLUi de 2020 du Bas-Chablais, afin de garantir la création d'une autoroute à deux fois deux voies payante, de seize kilomètres, entre Machilly et Thonon-les-Bains.

Le Bas-Chablais est une région dont les écosystèmes sont fragiles, qui borde la rive sud du Lac Léman, au niveau du massif préalpin, et qui est labellisée géoparc depuis 2012. De nombreux agriculteurs y vivent et y travaillent.

Ce projet autoroutier privé date d'un autre âge, celui des années 1980, où l'on ignorait le réchauffement climatique. Il est temps de le réévaluer en prenant en compte les enjeux actuels du dérèglement climatique, de la pollution de l'air et de l'effondrement de la biodiversité, ainsi que le besoin de conserver les terres pour relocaliser la production d'une alimentation durable et de proximité.

Entre-temps, une ligne ferroviaire, le Léman Express, a également été réalisée. Elle

transporte, à ce jour, plus de 70 000 passagers par an, et pourrait en transporter encore bien plus moyennant un investissement de taille modeste.

Que l'on soit pour ou contre ce projet, il importe de souligner que le but de la proposition de loi est de permettre la construction d'une autoroute sans réaliser une évaluation environnementale complémentaire en vue de la modification du PLUi, c'est-à-dire sans étudier l'impact qu'aura le projet sur l'équilibre général du PLUi et sans permettre aux citoyens de s'exprimer par une enquête publique au sujet du nouvel équilibre. Un projet de cette ampleur aura pourtant forcément des impacts sur l'ensemble de la circulation et, plus généralement, sur la mobilité dans la région – effets de déport, modification et rallongement de certains trajets, ce qui, en soi, aura notamment des effets sur la qualité de l'air. Il est légitime que les citoyens puissent s'exprimer sur ces conséquences globales.

Il serait paradoxal que des élus de la nation privent les citoyens de la possibilité de donner leur avis. Imposer le projet par une loi écraserait le processus démocratique local et mettrait fin à la concertation sans que soit présentée l'évaluation complémentaire demandée, dans un avis, par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE).

La DUP de 2019 aurait dû entraîner une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des dix communes situées sur le trajet de l'autoroute. Or le PLUi approuvé le 25 février 2020, postérieurement à la DUP, omet le projet autoroutier et annule donc la mise en conformité des différents PLU.

Cette proposition de loi prévoit une disposition dérogatoire aux procédures régies par le code de l'urbanisme, à savoir une rectification d'un PLUi nominatif. Cela met en péril le principe constitutionnel d'égalité devant la loi et la répartition des compétences, et fait courir le risque d'un précédent législatif. C'est pourquoi nous invitons la commission à rejeter le texte.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Nous ne serons évidemment pas d'accord. Vos arguments sont très approximatifs, et certains sont même totalement inexacts. Les enquêtes environnementales ont été faites, à trois reprises, et il y en aura bientôt une quatrième. Le rapport de présentation, le SCoT et le Padd (projet d'aménagement et de développement durables) mentionnent ce qui est nécessaire. Tout est déjà défini. Il est impossible de dire que l'on essaie de s'exempter de la procédure prévue : il s'agit tout simplement d'une mise en compatibilité. La concertation a été optimale, et l'enquête environnementale a montré que le taux d'approbation des habitants était de 80 %.

Mme Virginie Duby-Muller (LR). Le projet d'autoroute à péage entre les communes de Machilly et de Thonon-les-Bains, en Haute-Savoie, dont le tracé passe dans ma circonscription et dans celle de Mme la rapporteure, a connu un très long processus administratif et juridique.

Ce projet avait été déclaré d'utilité publique, par décret, le 24 décembre 2019, en vue d'un lancement rapide de sa réalisation et de sa concession, mais un PLUi avait été adopté en février 2020 sans le prendre en compte. Certaines mesures de ce document obligatoire se révèlent même incompatibles avec la liaison autoroutière. Relevant la non-conformité du PLUi au projet autoroutier, la MRAE Auvergne-Rhône-Alpes a demandé à l'intercommunalité de procéder à une révision, ce qui aurait pour conséquence d'allonger les délais et de retarder le projet de plusieurs années. Or le désenclavement du Chablais est un projet structurant qui est attendu depuis plus de trente ans par l'ensemble de la population.

Après le contournement de Thonon-les-Bains, la création de la deux fois deux voies entre le carrefour des Chasseurs et Machilly et celle entre l'A 40 et ce carrefour, il ne manque plus qu'une portion. Les sénateurs Cyril Pellevat et Sylviane Noël ont donc déposé une proposition de loi pour régulariser la situation et corriger l'absence du tracé autoroutier entre Machilly et Thonon-les-Bains dans le PLUi du Bas-Chablais. Le Sénat a adopté ce texte fin janvier.

Nous savons l'importance de cette autoroute pour le Chablais et pour le reste de la Haute-Savoie, qui connaît depuis plus de cinquante ans une croissance démographique et économique importante. Plus de 20 000 véhicules circulent chaque jour sur la RD 903 entre Bons-en-Chablais et Thonon-les-Bains et sur la RD 1005 entre Douvaine et Thonon-les-Bains. Nous savons aussi que beaucoup a été fait en matière d'intermodalité, comme les bus mis en place par le département et le Léman Express, RER transfrontalier qui est très utilisé par la population. Il y aura aussi des voies vertes, et vous avez évoqué, parmi d'autres projets importants et attendus, la ligne du Tonkin.

La création d'une nouvelle liaison autoroutière permettra de désengorger les routes, de garantir aux petites communes une meilleure qualité de vie, de renforcer l'attractivité et le dynamisme du Chablais, d'irriguer et de connecter l'ensemble du territoire et de compléter le développement des offres de transport collectif.

Aussi le groupe LR soutient-il la logique du texte, qui vise à résoudre une difficulté procédurale résultant de la complexité du droit de l'urbanisme. Le recours à ce type de mesure dérogatoire pour régir des situations individuelles doit, bien sûr, rester exceptionnel. Mais il faut souligner que la proposition de loi ne contourne nullement les décisions déjà prises ou des compétences légitimes, mais apporte une solution. Elle vise un intérêt général avéré et n'a pas pour objet de faire obstacle à des démarches administratives ou contentieuses en cours. Il faut ajouter à cela qu'il n'existe pas, actuellement, de solution alternative viable à une régularisation législative.

Pour notre groupe, cette proposition de loi se justifie donc. Il ne faudrait pas retarder la révision du PLUi, dans la perspective du contrat de concession.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. J'ajoute, s'agissant du développement multimodal, qu'un BHNS est soutenu par la volonté politique mais ne peut être mis en place, notamment en raison des ralentissements dus aux bouchons. Le projet dont nous débattons est vraiment le chaînon manquant d'une stratégie multimodale.

M. Romain Daubié (Dem). Avec cette proposition de loi atypique, le législateur vient en quelque sorte au secours d'une communauté d'agglomération. Nous devons nécessairement avoir pour objectif, en tant que législateur, une simplification administrative et juridique pour les citoyens et les élus. Même si ces derniers sont accompagnés par divers bureaux et ont des moyens, la loi est si complexe qu'on en arrive à des situations telles que celle que nous examinons ce matin, dans laquelle un projet d'utilité générale pourrait rester bloqué pendant des années.

Sur le fond, je redis notre attachement à la liberté d'aller et venir et à celle de choisir la manière dont on bouge, y compris en voiture et y compris en multimobilité – on peut, par exemple, prendre sa voiture pour rejoindre une gare du Léman Express.

Ce texte est important. Élu de l'Ain, dont la population est semblable à celle du

Bas-Chablais, je sais que les territoires ruraux et périurbains ont besoin de mobilité, de développement économique, d'un secours aux personnes aux délais d'intervention raisonnables, et d'infrastructures pour tout le monde – les jeunes, les étudiants, les travailleurs ou les personnes à la retraite.

J'ajoute qu'il est très désagréable de subir des leçons de morale, à chaque fois qu'on parle de mobilité et de voiture, de la part de personnes élues dans des territoires souvent pourvus de métros ou de RER. Le mépris à l'encontre des zones rurales et périurbaines est assez pénible.

Le groupe Démocrate est, évidemment, favorable à cette proposition de loi.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Il importe en effet de souligner à quel point il est difficile de développer des mobilités alternatives dans certains territoires de montagne. Des efforts sont faits : il existe une vraie politique visant à assurer un désenclavement multimodal, en incluant des mobilités douces – mais la réalité est qu'on ne peut pas faire sans voiture à l'heure actuelle. Cette liaison deux fois deux voies est donc essentielle.

Mme Marie-Noëlle Battistel (SOC). Notre commission est réunie pour examiner une proposition de loi particulière, qui vise à régulariser le PLUi de la communauté de communes du Bas-Chablais pour permettre la construction d'un axe Machilly-Thonon-les-Bains, en Haute-Savoie, que vous considérez comme stratégique pour le développement économique de cette zone transfrontalière.

Le groupe Socialiste s'étonne, comme tous les autres groupes, que nous soyons appelés à régulariser des documents d'urbanisme qui devraient faire l'objet de délibérations par des conseils élus au niveau local. Il y a là une atteinte manifeste, quand bien même elle serait consentie, au principe de libre administration des collectivités territoriales.

S'agissant de l'opportunité du projet, nous n'avons pas de légitimité pour nous exprimer, mais nous avons reçu nombre de courriers soulignant des enjeux environnementaux, dans le cadre du principe de zéro artificialisation nette des sols, et le fait que la régularité et l'existence même des procédures d'évaluation environnementale ont été remises en question au niveau local, notamment par la MRAE. Nous sommes, par ailleurs, opposés au modèle d'exploitation retenu, celui de la concession autoroutière.

Le groupe Socialiste appelle à ne pas recommencer à traiter de ce type de régularisation, qui relève avant tout de décisions locales. Cette méthode verticale, reposant sur la loi, nous cause de l'inconfort. Nous ne pourrions pas soutenir ce texte.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Je ne sais pas si ne pas soutenir ce texte signifie s'abstenir ou voter contre, mais je tiens à souligner, comme vous l'avez fait, le consentement total des élus locaux, qui ne se sentent pas du tout spoliés. Les élus socialistes du territoire, notamment, sont favorables au projet.

S'agissant du ZAN, le principe de compensation des terres agricoles a été mis en œuvre dès 2016, 40 hectares étant concernés. Il y a eu une véritable volonté, lors de l'élaboration du projet, de développer des stratégies et des infrastructures vertueuses – je pense à la compensation et aux parkings relais – et de favoriser des véhicules électriques. Tout a été fait pour améliorer cette deux fois deux voies.

M. Luc Lamirault (HOR). Notre rapporteure nous a demandé s'il fallait arrêter un projet d'utilité publique en raison de l'enchevêtrement des procédures. Nous répondons naturellement « non ». Il faut intervenir par la loi.

Même si cette intervention doit rester inhabituelle, il est très important de répondre à la volonté des élus locaux. Il y a eu une véritable concertation locale et une volonté de mener un projet s'intéressant à toutes les mobilités et s'intégrant dans l'environnement. Tout cela est fait correctement par nos collègues locaux. Il faut les respecter et tenter de les aider.

Mais cette affaire doit être un enseignement pour nous : il faudrait peut-être faire évoluer les procédures pour permettre une simplification administrative et juridique et éviter que ce genre de problème se reproduise.

Le groupe Horizons est favorable au texte qui nous est soumis.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Nous avons véritablement cherché à comprendre comment on en était arrivé à cette situation, et je confirme ce que vous avez dit : nous sommes en proie à une complexité juridique – réglementaire, législative, administrative – qui place parfois les élus locaux face à des difficultés inextricables, ce qui met le législateur face à certaines responsabilités. Or le territoire adhère au projet : il n'y a pas de problème de ce point de vue.

Nous devons effectivement tirer les leçons de cette situation. Même s'il y a eu d'autres cas auparavant, il faut éviter d'avoir à demander au législateur d'agir en matière réglementaire.

Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES). Le groupe Écologiste-NUPES s'opposera fermement à cette proposition de loi anticonstitutionnelle. En effet, si certains peuvent, en 2023, qualifier de projet d'intérêt général un projet autoroutier qui détruit la biodiversité des terres agricoles, c'est que nous ne vivons absolument pas dans le même monde.

À l'heure de l'urgence écologique, et alors que nous devons à tout prix réussir à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, l'Assemblée nationale est donc amenée à se prononcer sur un projet de construction d'autoroute... Quelle bonne idée, alors que les transports représentent un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre et que le transport routier est responsable de la majorité de ces émissions ! Cette proposition de loi est en contradiction avec les propos que tenait récemment le ministre chargé des transports, M. Clément Beaune, qui déclarait qu'il fallait investir dans les transports ferrés et régionaux.

Alors qu'en milieu rural, 20 % des femmes n'ont pas le permis de conduire et qu'avec un carburant à 2 euros le litre, l'aller-retour sur cette autoroute coûtera 6 euros, l'argument de la mobilité pour tous et toutes, que vous invoquez, ne me convainc pas.

Une alternative ferroviaire existe, mais vous n'avez pas pris en compte, dans l'étude d'impact, la période où elle fonctionnait. Or elle rencontre aujourd'hui un véritable succès. Seulement, il n'y a pas eu d'investissements, du côté français, pour ménager autour des gares du Léman Express les stationnements et les infrastructures nécessaires pour que les gens viennent prendre le train.

Ce projet est d'un autre temps. Alors que nous parlons de « zéro artificialisation nette », il artificialisera des sols et sacrifiera la biodiversité des zones humides. Face à la sécheresse qui a marqué l'été dernier et est à craindre pour l'été prochain, pouvons-nous

nous passer de ces prairies, de ces roselières, de ces mares et de ces zones humides qui ont des fonctions écologiques essentielles ? Dix-sept des dix-huit fermes laitières concernées seront directement affectées et tous les agriculteurs sont opposés à cette autoroute. De nombreuses espèces protégées au niveau français et européen, notamment le sonneur à ventre jaune, seront directement touchées.

Ce projet autoroutier ne coche aucune case, pas même celle du soutien des élus locaux, à en juger par la manifestation en sa faveur qui, samedi dernier, n'a réuni que 100 personnes. Aviez-vous honte, Madame la rapporteure, de vous exprimer sur les médias régionaux au vu du peu de soutien recueilli par votre proposition de loi ? Celle-ci contourne les droits et les devoirs des collectivités territoriales et contrevient à tous nos objectifs. Aucun député qui veut sérieusement tenir compte du réchauffement climatique ne peut l'approuver.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Je tiens à rétablir certaines vérités. Tout d'abord, je ne suis pas schizophrène. Membre habituel de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, je suis tout à fait à l'aise pour défendre cette proposition de loi, qui n'est nullement anticonstitutionnelle. C'est le jeu des oppositions systématiques que de tenter de caricaturer ce projet, qui reçoit l'adhésion de tout le territoire. Il n'est pas vrai que tous les agriculteurs y sont opposés, même si certains, comme on peut le comprendre, sont embêtés par les compensations. La dernière pétition contre le projet a réuni 600 signatures... sur 140 000 habitants du Chablais. La mobilisation des oppositions n'a pas du tout la force que vous dites.

M. Paul Molac (LIOT). Le premier responsable de la situation est Thonon Agglomération, qui n'a pas pris en compte le projet autoroutier dans ses documents d'urbanisme, alors que les services de la préfecture le lui avaient bien indiqué dès 2019. En 2021, l'agglomération a renoncé à la modification du PLUi visant à intégrer le projet d'A 412 afin d'engager une procédure d'évaluation environnementale, ce qui aurait permis au PLUi de voir le jour au plus tard en 2024. Ce refus de se conformer aux procédures régulières a fait perdre un temps précieux et conduit à une impasse. En effet, aujourd'hui, l'agglomération n'a plus le temps, ou presque, de réviser son PLUi.

À vous en croire, tout le monde est d'accord, mais je crois savoir – et sans doute le confirmerez-vous – que la mairie de Bons-en-Chablais, ville principale le long du tracé, a voté contre ce projet.

Dans le principe, il est choquant de voir la loi nationale venir dire d'en haut aux élus locaux que ce ne sont pas eux qui décident. Ce n'est pas du tout ma conception. Pour l'autonomiste que je suis, les élus locaux ont des responsabilités et des compétences, qu'ils appliquent et dont ils doivent répondre devant leurs électeurs. Cette procédure vient court-circuiter tout ce cheminement en décidant à la place des parties prenantes.

Peut-être le projet est-il très bon – je me suis même laissé dire qu'il est un peu stupide d'avoir deux tronçons d'autoroute qui ne sont pas reliés – mais les élus locaux doivent faire leur boulot ! C'est leur responsabilité.

Nous avons eu le même débat à propos d'un amendement au projet de loi de finances qui visait à faire prendre en charge par la solidarité nationale les écoles de Marseille, qui n'étaient pas bien entretenues parce que la ville n'avait pas les dotations nécessaires. On croit rêver ! Il en va de même ici : l'État ne donne pas le pouvoir aux élus locaux, tout en

leur disant ce qu'ils doivent faire, et passe par-dessus leur tête. Ce n'est pas, je le répète, ma conception des choses. Les procédures, même complexes, doivent être respectées. On nous fait légiférer sur un point qui, si important soit-il pour le Chablais, reste anecdotique. Une telle question relève-t-elle vraiment de la loi et doit-elle être examinée dans cet hémicycle ? Il y a là quelque chose qui ne va pas.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Il y en effet quelque chose qui ne va pas, mais nous sommes très loin de l'anecdotique.

Tout d'abord, je ne me permettrai pas de m'ériger en juge ni de désigner des coupables ou des responsables. On pourrait d'ailleurs y passer du temps sans trouver de réponse.

Je salue le professionnalisme des services de Thonon Agglomération, des communes associées à ce PLUi et des services de l'État, car ce dossier n'était pas facile. En effet, la communauté de communes qui avait été la première à élaborer un PLUi a ensuite fusionné avec Thonon Agglomération, ce qui a rebattu toutes les cartes dans un contexte politique, administratif et réglementaire complexe.

Enfin, je rappelle que nous parlons là d'un chaînon manquant de 16 kilomètres entre deux bouts d'autoroute.

M. le président Guillaume Kasbarian. Nous allons maintenant entendre les autres orateurs.

M. Hervé de Lépinau (RN). Vous nous confirmerez, Madame la rapporteure, que la question que vous nous posez aujourd'hui a bien été évoquée dans le cadre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. En effet, je m'étonne que notre commission des affaires économiques soit saisie de ce sujet.

M. le président Guillaume Kasbarian. Mme la rapporteure a rappelé qu'elle était habituellement membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Elle est aujourd'hui membre de la commission des affaires économiques pour rapporter ce texte. Le PLUi est une question d'urbanisme et notre règlement définit bien les questions de logement et d'urbanisme comme relevant de la compétence de la commission des affaires économiques, ce qui explique que ce texte nous ait été renvoyé : il ne s'agit pas d'une passion personnelle pour le PLUi du Bas-Chablais.

M. Hervé de Lépinau (RN). Ma question aura donc éclairé la lanterne de nombreuses personnes ici présentes. Il n'était vraiment pas naturel que notre commission se penche sur une autoroute.

J'en viens à ma question : cette démarche pourrait-elle être transposée dans la zone d'Orange, où un échangeur entre l'A 9 et l'A 7, qui serait très utile du point de vue de l'urbanisme, n'est toujours pas sorti des cartons ? (*Sourires.*)

M. René Pilato (LFI-NUPES). Nous venons d'avoir une illustration de ce qui risque de se produire si nous acceptons d'examiner ce texte : nous allons créer un précédent – ma circonscription de Charente, par exemple, a besoin d'un échangeur près de l'hôpital ! Nous risquons de mettre le doigt dans un mécanisme dangereux.

L'étude ayant été omise lors de la rédaction du PLUi, en 2020, on nous demande

de combler la lacune. Je ne veux taxer personne d'incompétence, mais nous ne sommes pas là pour rattraper les bêtises, les fautes et les oublis de nos collègues et des élus locaux. L'exemple de l'échangeur d'Orange montre que nous serions entraînés vers une jurisprudence qui n'a pas sa place à l'Assemblée nationale.

M. Jean-Pierre Vigier (LR). Cette proposition de loi répond aux besoins d'un territoire enclavé et oublié du réseau routier national. Nous avons le devoir de désenclaver les territoires ruraux et les territoires de montagne pour renforcer leur attractivité. Comme vous l'avez dit, ce projet structurant bénéficie d'un soutien massif de la population, notamment des élus locaux, en raison de ses effets économiques et environnementaux. Nous devons être solidaires avec ce territoire et soutenir ce texte. En tant qu'élu et habitant de la montagne, je sais ce que signifie l'enclavement et connais ses conséquences en termes de mobilité.

Néanmoins, nous devons espérer que de tels textes, de portée locale, demeureront aussi rares que possible. Si nous devons traiter à l'Assemblée de tous les PLUi de France, nous ne sommes pas sortis de l'auberge ! Nous devons être d'autant plus prudents que l'élaboration de documents d'urbanisme est très difficile, notamment dans le contexte du ZAN.

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES). Éluée, moi aussi, d'un territoire enclavé – la troisième circonscription de la Drôme, où se trouvent le Vercors et les Baronnies, avec 240 communes – je connais les difficultés des transports du quotidien. Julie Laernoës a rappelé à juste titre le renoncement aux mobilités provoqué par le tout-routier qui guide la politique des transports. Dans la Drôme, certains renoncent à des déplacements ! Les carburants sont trop chers, il faut payer la voiture, les services publics s'éloignent et tout le monde n'a pas le permis de conduire – qui est d'ailleurs, comme cela a été rappelé, un facteur d'inégalité de genre.

Cette proposition de loi ouvre une boîte de Pandore. Que ferons-nous lorsque chaque collectivité locale viendra nous interroger sur des projets d'urbanisme et de construction de nouveaux échangeurs routiers ?

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Monsieur de Lépinau, vous avez bien compris les singularités administratives et réglementaires de la situation : je ne pense pas que la proposition de loi puisse être transposée à Orange. Plus encore, elle doit rester tout à fait exceptionnelle. Il existe, je le répète, des précédents d'actes législatifs individuels validant des projets d'équipement – au moins quatre, dont le dernier remonte à 2006 : avons-nous eu, depuis, des demandes régulières de régularisation par la loi de documents d'urbanisme ? Non !

Faisons confiance au législateur que nous sommes quant à l'usage qu'il peut faire de sa faculté d'inscrire ou non de telles propositions de loi à l'ordre du jour de l'Assemblée. Nous sommes assez éclairés pour le faire d'une manière adéquate. Il s'agit, et je le répète pour vous aussi, Monsieur Vigier, d'une situation exceptionnelle.

Madame Pochon, nous ne défendons pas le tout-routier. Peut-être est-ce le cas dans la Drôme, mais pas en Haute-Savoie ni à l'échelle du pays, où nous défendons aussi des mobilités alternatives et plus vertueuses. Nous voulons développer l'électrique. Nous voulons favoriser les parkings relais, pour éviter l'autosolisme.

La voiture ne doit pas être bannie absolument, car nous en avons besoin. Il faut en revanche savoir comment l'adapter pour qu'elle réponde aux besoins environnementaux.

Quant à ce que nous ferons, c'est simple : nous resterons vigilants et nous ne multiplierons pas à l'infini de telles situations.

Article unique : *Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal du Bas-Chablais avec une déclaration d'utilité publique antérieure*

Amendements de suppression CE1 de Jean-François Coulomme et CE2 de Mme Julie Laernoës.

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). Pollution de l'air, artificialisation des sols, mise en péril d'espèces d'oiseaux protégés, ruban de bitume de 100 mètres de large sur 16 kilomètres, détournement de terres agricoles, perturbation du cycle de l'air, report modal du rail sur la route et affaiblissement de l'offre ferroviaire : un arc allant de l'extrême droite à la droite extrême s'apprête à voter une loi écocidaire. Vous ne pouvez pas vous plaindre des conséquences dont vous chérissez les causes ! Alors que nous connaissons parfaitement tous les enjeux environnementaux et climatiques actuels, nous allons voter une loi qui promet l'exact contraire.

Ces dernières semaines, avec la loi sur les retraites et d'autres, les députés ont été de façon révoltante relégués à un rôle de consignateurs de la volonté macroniste, s'agissant de textes qui concernent tout le monde. Vous êtes dépossédés de votre droit de vote et convertis en supplétifs d'intérêts clientélistes locaux pour une loi *ad hoc*, improvisée, visant à soumettre notre Parlement à quelque chose de particulièrement trivial. Si nous avons un peu de dignité, nous devons nous opposer à un tel projet.

Vous voulez contourner la procédure et nous nous y opposons, car il existe des solutions alternatives. Le Léman Express, qui transporte aujourd'hui 70 000 passagers, peut encore monter en puissance, à condition de modifier, comme on sait le faire, la structure de ses voitures. L'agglomération genevoise elle-même voit d'un très mauvais œil cette loi et cette autoroute. Entendez-le et prenez vos responsabilités ! Soyez écologistes ou ne le soyez pas. Ici, les choses apparaissent au grand jour.

M. le président Guillaume Kasbarian. Sans parler du fond, car il est normal en démocratie que des positions divergentes s'expriment, je suis surpris du reproche de détournement de procédure. Je rappelle que cette proposition de loi sénatoriale a été présentée au bureau de notre commission et que tous les groupes, à l'exception du groupe Écologistes-NUPES, ont très clairement accepté de l'inscrire dans le temps transpartisan de l'Assemblée nationale. La procédure a bien été respectée. Évitez donc de parler de détournement de procédure.

Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES). Cette proposition de loi est-elle classique ou singulière ? Vos propos prêtent en effet à une certaine confusion. Mon amendement CE2 vise à en supprimer l'article unique, qui n'a pas sa place dans nos débats. Nous ne devons

pas contourner les procédures – car c’est bien de cela qu’il s’agit. De fait, l’élaboration d’un nouveau PLUi intégrant le projet autoroutier nécessiterait de nouvelles études d’impact environnemental, demandées par la MRAE. C’est précisément pour contourner cette obligation que vous recourez à la loi. C’est un moyen très dangereux, qui peut créer un précédent et qui est, du reste, anticonstitutionnel. Si vous pouvez, en 2023, alors qu’il existe des alternatives ferroviaires, juger qu’un projet autoroutier est d’intérêt général alors qu’il artificialise les sols et détruit tant la biodiversité que l’agriculture, c’est que nous ne vivons résolument pas à la même époque.

Cette proposition de loi nous fait outrepasser notre rôle de législateur. Au-delà de ses effets très importants sur la biodiversité, la destruction des zones humides est un véritable danger. Face à la menace de sécheresse, nous avons besoin du stockage des eaux, de l’épuration et de toutes les fonctionnalités écologiques que nous procure ce territoire, primordial en termes de résilience.

Nous n’avons pas besoin de construire une nouvelle autoroute, mais de préserver l’existant. C’est tout le sens du zéro artificialisation nette, et toutes celles et tous ceux qui sont attachés au vivant doivent en prendre conscience. Mais c’est normal : ce projet remonte à quarante ans, à une époque où la situation et la prise de conscience des enjeux environnementaux étaient différentes.

Ce texte exprime une vision dépassée de la mobilité. Ce n’est pas avec une nouvelle autoroute qu’on désenclavera un territoire. Plus de routes, c’est plus de voitures, c’est toujours démontré. Comment atteindre les objectifs de réduction des émissions d’une loi de programmation énergie-climat si vous soutenez de tels projets ?

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Je serai évidemment défavorable à ces deux amendements. Chers collègues, vous refaites l’histoire. Je doute que vous ayez lu le rapport dans son intégralité, car vos interventions dénotent une méconnaissance du dossier, notamment pour ce qui concerne les études environnementales. En effet, le rapport d’étude d’impact de 600 pages produit par le ministère de la transition écologique est tout à fait formel : les études ont été faites. Il ne s’agit donc nullement de contourner la réglementation et les exigences de la MRAE, mais de répondre de la manière la plus simple et la plus pertinente possible au problème qui se pose. Il n’y a pas d’alternative.

Vous dénoncez une suppression des enquêtes environnementales, mais une concertation publique a été tenue sous l’égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2016, suivie d’une évaluation environnementale menée dans le cadre de la déclaration d’utilité publique) en 2019, et d’une autre, réalisée dans le cadre de la révision du SCoT en 2018. Une troisième évaluation a encore eu lieu en 2019 dans le cadre du PLUi. En outre, vous savez très bien qu’une nouvelle étude environnementale sera réalisée lorsque le projet sera attribué au concessionnaire. Il est donc tout à fait fallacieux de nous accuser d’éviter ces études. Ce sont là des arguments que je ne peux pas laisser passer.

Par ailleurs, il ne s’agit pas de refaire toute l’histoire et d’instruire le procès d’un point de vue écologiste, mais, je le répète, d’aborder cette question en termes réglementaires, et non pas sur le fond. Vous dites que cette autoroute n’a pas de raison d’exister : venez dans ma circonscription, et vous constaterez qu’il n’est pas possible de faire autrement.

Enfin, le texte relatif au ZAN sera à l’étude la semaine prochaine et vous savez très bien que je suis, moi aussi, sensible à cette question. Il n’y a pour moi aucune contradiction

dès lors qu'il s'agit ici de rectifier une erreur matérielle.

M. Antoine Armand (RE). En ce 7 juin, j'observe la vigilance toute nouvelle dont font preuve certains groupes en matière de respect des articles de la Constitution, et j'espère qu'elle durera jusqu'à demain.

Je ferai deux remarques. La première est que, comme vous, chers collègues, nous sommes des élus, et que l'insulte n'a aucune place dans cette commission. Vous nous traitez de « supplétifs clientélistes » ! Mesurez-vous le sens de ces propos et combien ils desserviront votre propre cause le jour où vous défendrez un amendement concernant votre territoire – et qui ne sera pas, je l'espère, pour vous opposer une nouvelle fois à la liaison Lyon-Turin ! L'insulte ne profitera à la qualité ni de nos débats, ni de leurs fruits.

Seconde remarque : vous êtes également opposés à la liaison Lyon-Turin, projet ferroviaire qui touche le même territoire. Je salue l'annonce faite hier par le ministre des transports, qui veut moderniser la ligne existante et réfléchir à de nouveaux accès pour décarboner et passer de la route au rail. Mais si on n'utilise ni la route, ni le rail, il faudra avoir de bons mollets !

M. Hervé de Lépinau (RN). Je suis opposé à ces amendements de suppression. Il est cocasse de voir les écologistes venir soudainement soutenir les éleveurs bovins, producteurs de lait pour le reblochon, alors qu'ils veulent supprimer le cheptel bovin au motif que les pets des vaches seraient particulièrement nuisibles à la biodiversité et à la couche d'ozone. Les contradictions ne vous étouffent pas, nous en prenons acte une fois de plus.

Une observation : bien que nous soyons majoritairement favorables à ce que cette infrastructure sorte enfin des cartons, il sera intéressant de procéder à un audit administratif et juridique global du dossier afin d'identifier l'erreur qui a conduit à ce que notre assemblée soit saisie de cette question.

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). Le terme de supplétifs d'intérêts partisans ou particuliers est un qualificatif politique. Ne le prenez donc pas si mal, ce n'est pas une injure.

Quant au Lyon-Turin, nous sommes favorables au report modal immédiat sur cette ligne, et non pas à l'horizon de trente ans fixé par le projet actuel. Nous sommes donc beaucoup plus vigilants et cohérents que vous pour l'avenir du fret ferroviaire.

Du reste, le Conseil d'orientation des infrastructures a lui-même souligné que ce projet ne se justifiait pas car nous disposons déjà de transports collectifs capables de subvenir aux besoins de mobilité dans le secteur du Bas-Chablais.

Enfin, je trouve étonnant que toute la droite se réjouisse de contourner la consultation locale.

Mme Virginie Duby-Muller (LR). Nous ne souscrivons évidemment pas à ces amendements de suppression. Les propos démagogiques de M. Coulomme à propos de la route illustrent notre désaccord profond sur ce point. Les habitants de la Haute-Savoie ont toujours besoin de leur voiture car ce département compte encore des territoires à désenclaver, et le maillon que nous examinons aujourd'hui est essentiel.

L'hostilité de Genève au projet est un fait. Toutefois, le recours déposé par les villes

de Genève et Carouge, épaulées par vos collègues d'Europe Écologie Les Verts, a été perdu, car le Conseil d'État a reconnu que cette infrastructure était d'intérêt public.

Enfin, le tracé a été décidé, à la suite de nombreuses études d'impact, en vue d'avoir le moins d'impact possible sur l'environnement. Le meilleur compromis a été trouvé avec un tracé qui s'écarte des zones habitées, reste en lisière du massif des Planbois pour épargner la forêt, évite au maximum les emprises sur les domaines agricoles, très présents sur ce territoire, et sur les zones naturelles humides et ruisseaux sensibles, et évite enfin les grands marais de Margencel, qui relèvent du réseau Natura 2000.

M. Romain Daubié (Dem). Je remercie M. Coulomme pour la caricature qu'il vient de présenter et qui nous a fait passer un bon moment. Nous avons cependant des questions sérieuses à traiter et devons soutenir un territoire qui en a besoin pour son développement. Je regrette que les électeurs de la quatrième circonscription de Savoie n'aient pas découvert les talents et les compétences dont notre collègue vient de faire la démonstration avant le deuxième tour des élections législatives de l'an dernier.

M. Thierry Benoit (HOR). Comme l'a indiqué M. Luc Lamirault, le groupe Horizons soutiendra cette proposition de loi. Je suis naturellement sensible aux arguments du groupe Écologistes-NUPES relatifs à l'artificialisation, à la préservation des zones humides et de la ressource en eau et aux transports alternatifs pour les habitants comme pour les marchandises. Mais le débat est le même partout en France : lorsqu'on parle d'infrastructures routières en 2023, on est à contretemps.

Reconnaissons toutefois que certains territoires, métropolitains ou ultramarins, souvent des villes moyennes ou des territoires ruraux, n'ont pas totalement achevé leur désenclavement, tandis que les métropoles se sont bien servies en foncier, tant pour les infrastructures que pour l'urbanisme commercial ou pour l'habitat. Il est bon que le législateur joue un rôle de recours pour appuyer les élus territoriaux.

Mme Julie Laernoes (Écolo-NUPES). Mme la rapporteure a tenu des propos erronés en matière de droit environnemental. En effet, dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de PLUi, la MRAE a alerté la collectivité dès 2019, l'invitant à prendre en compte l'importante consommation d'espace par les projets structurants de mobilité à venir, ce qu'elle n'a pas fait. Pour corriger le tir, l'agglomération a adressé en 2021 une demande de modification du PLUi à l'autorité environnementale. Le couperet est alors tombé : la MRAE a jugé que l'inscription du faisceau autoroutier était susceptible d'impacts notables négatifs sur les continuités écologiques, les milieux naturels, la biodiversité, le paysage, l'air et le taux d'imperméabilisation des sols, sans démontrer une réduction suffisante des incidences sur l'environnement et la santé. Elle imposait donc la réalisation d'une évaluation environnementale à l'échelle du PLUi et réitérait cette demande quelque mois plus tard.

Pour la collectivité, cette nouvelle évaluation aurait une double conséquence : la mise en œuvre des travaux prendrait du retard et les conclusions de l'évaluation pourraient remettre en cause l'équilibre même de ce projet d'un autre temps. Le coût de ce dernier, estimé à 200 millions d'euros selon la CNDP, pourrait être beaucoup plus élevé en prenant réellement en compte les impacts environnementaux, ce qui invite à le remettre en cause.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Si l'on devait aujourd'hui ouvrir un dossier d'autoroute, nous n'y serions pas favorables. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit : la question que nous traitons est réglementaire. Vous évoquez un projet d'un autre temps,

mais ce n'est pas le cas. Il s'agit de répondre à une nécessité de désenclavement.

Monsieur de Lépinau, nous n'irons pas chercher à qui revient la responsabilité de ce recours à la loi. Les auditions auxquelles nous avons procédé ont montré que nous sommes face à une situation très complexe sur le plan réglementaire, juridique et législatif. J'ai salué le travail des services impliqués, car chacun est de bonne foi et a cru bien faire. Il n'y a jamais eu d'intention manifeste de détourner la procédure en évitant des enquêtes environnementales, car ces enquêtes figurent déjà dans le rapport de présentation et le Padd. Il est peu probable que les résultats changeraient aujourd'hui. En tout état de cause, une enquête environnementale sera menée dès lors que le concessionnaire sera désigné. Par ailleurs, les recours ont été totalement purgés.

Enfin, ce n'est pas du tout parce que j'avais honte de soutenir cette proposition que je n'ai pas pris la parole lors de la manifestation. Je défends des arguments écologiques et environnementaux, mais je défends aussi un territoire qui a besoin de cette infrastructure et qui en retirera des bénéfices en termes de santé-environnement. Vous ne m'avez pas entendue à cet égard : consultez les études consacrées aux bouchons.

Pour conclure, je remercie ceux qui ont compris l'essence même de cette proposition de loi et je salue le travail effectué par tous les élus sur le territoire pour parvenir à ce texte.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Elle **adopte** l'article unique **non modifié**.*

Titre

Amendement CE3 de Mme Julie Laernoès.

Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES). Il faut nommer les choses pour ce qu'elles sont : il ne s'agit pas ici de régulariser le PLUi de la communauté de communes du Bas-Chablais, mais de contourner le droit de l'urbanisme pour procéder à cette régularisation.

Cette proposition de loi est honteuse. Le vote qui vient d'avoir lieu démontre que, sans écologistes, il n'y a pas d'écologie. Ce projet nocif pour notre avenir ne désenclavera pas le territoire et contribuera à accroître les émissions de gaz à effet de serre, à dégrader la qualité de l'air pour tous nos concitoyens sur ce territoire, à artificialiser les sols, et à faire disparaître des agriculteurs et des exploitations.

Je rappelle à ce propos, à l'intention du Rassemblement national, qui ne comprend décidément rien à l'écologie, que les écologistes ont toujours été de fervents défenseurs d'une agriculture extensive, essentielle pour le maintien en bon état écologique des bocages

humides. Ce n'est donc pas un hasard si nous sommes opposés à un projet qui touche des milieux naturels et humides essentiels, où l'élevage extensif est particulièrement important. Ce projet détruira aussi des exploitations laitières alors que l'agriculture, comme la biodiversité, a besoin de soutien.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Avis défavorable. Nous avons déjà largement démontré qu'il s'agit d'une régularisation.

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). En plus de tout le reste, l'intérêt général local invoqué pour défendre ce projet d'autoroute – bien que la commune d'Allinges ait demandé la réouverture de sa gare, pour accéder au transport ferroviaire – sera confié à un concessionnaire privé. Ce sont donc des actionnaires qui s'enrichiront du fait des problèmes de transport. Par ailleurs, je vous invite tous à aller sur place vous faire une idée du gâchis que provoquera ce projet : face à un ruban en bitume, lequel est un produit pétrolier, de 100 mètres de large et 16 kilomètres de long, vos arguments écologistes ne tiennent pas.

M. Antoine Armand (RE). Les études environnementales sont assez riches pour ne pas souffrir de ces caricatures. La notion de zéro artificialisation s'entend comme « nette », et lorsque les collectivités choisissent d'inclure un tel projet dans ce cadre, c'est en conscience et en responsabilité. Vous devriez chers collègues, vous interroger d'un point de vue social : ce projet est porté par l'ensemble des collectivités élues au suffrage universel direct.

La commission rejette l'amendement.

L'ensemble de la proposition de loi est ainsi adoptée.

*

* *

Information relative à la commission

La commission auditionnera Mme Laurence Borie-Bancel, dont le renouvellement aux fonctions de présidente du directoire de la Compagnie Nationale du Rhône est envisagé, le mardi 13 juin prochain, à 18h45, conformément à l'article 13 de la Constitution.

En application de l'article 29-1 du Règlement, un rapporteur appartenant à un groupe d'opposition ou minoritaire doit être désigné. Selon l'ordre résultant du « tourniquet », adopté par le bureau de notre commission, il appartenait au groupe Ecologiste-NUPES de désigner ce rapporteur. Mais le groupe Ecologiste-NUPES a souhaité intervertir sa position avec celle du groupe Socialistes et apparentés. La commission a donc nommé Mme Marie-Noëlle Battistel, membre du groupe Socialistes et apparentés, comme rapporteure.

Membres présents ou excusés

Commission des affaires économiques

Réunion du mercredi 7 juin 2023 à 9 h 30

Présents. - M. Laurent Alexandre, M. Antoine Armand, Mme Anne-Laure Babault, Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Thierry Benoit, Mme Anne-Laure Blin, M. Philippe Bolo, M. Jean-Luc Bourgeaux, Mme Maud Bregeon, M. Stéphane Buchou, Mme Françoise Buffet, M. Dino Cinieri, M. Romain Daubié, M. Frédéric Descrozaille, Mme Virginie Duby-Muller, M. Grégoire de Fournas, M. Éric Girardin, Mme Florence Goulet, Mme Géraldine Grangier, M. Johnny Hajjar, M. Alexis Izard, M. Guillaume Kasbarian, Mme Julie Laernoës, M. Maxime Laisney, M. Luc Lamirault, Mme Annaïg Le Meur, M. Hervé de Lépinau, M. Aurélien Lopez-Liguori, Mme Jacqueline Maquet, M. Bastien Marchive, M. Éric Martineau, M. William Martinet, M. Nicolas Meizonnet, Mme Yaël Menache, Mme Louise Morel, M. Philippe Naillet, M. Jérôme Nury, M. Patrice Perrot, Mme Anne-Laurence Petel, M. René Pilato, Mme Marie Pochon, M. Charles Rodwell, M. Vincent Rolland, Mme Anaïs Sabatini, Mme Danielle Simonnet, M. Philippe Sorez, M. Lionel Tivoli, M. Stéphane Travert, Mme Aurélie Trouvé, M. Jean-Pierre Vigier, M. André Villiers, Mme Anne-Cécile Violland

Excusés. - M. Jean-Félix Acquaviva, M. Bertrand Bouyx, M. André Chassaingne, Mme Sophia Chikirou, M. Julien Dive, M. Charles Fournier, M. Perceval Gaillard, Mme Chantal Jourdan, M. Sébastien Jumel, Mme Rachel Keke, Mme Hélène Laporte, Mme Nicole Le Peih, Mme Sandra Marsaud, M. Max Mathiasin, M. Paul Midy, M. Nicolas Pacquot, M. Richard Ramos, M. Matthias Tavel, M. Giovanni William

Assistaient également à la réunion. - M. Jean-François Coulomme, M. Alexis Jolly, M. Paul Molac