

**ESSOR Selarl d'avocats**

11, rue de la Paix

74000 ANNECY

téléphone 04 50 52 84 31

télécopie 04 50 52 86 64

courriel : [ESSOR-AVOCATS@wanadoo.fr](mailto:ESSOR-AVOCATS@wanadoo.fr)

Case n°57

---

**Tribunal administratif de GRENOBLE**

**Madame ou Monsieur**

**le Juge des référés**

**Affaire : APRA 41 et autres**  
**c/ Monsieur le Préfet de la Haute Savoie**  
**(Autoroute A 41)**

Requête en Référé suspension  
article 521-1 CJA

**Pour :**

- Association pour le recouvrement de l'A 41 (APRA 41) , Le Noiret 74350 CRUSEILLES, représentée par son président en exercice, Monsieur Louis JACQUEMOUD
  
- Association pour la protection de l'environnement de COPPONEX (APEC) 74350 COPPONEX, représentée par son président en exercice, Monsieur Pierre PERRET
  
- Association de défense du patrimoine et de tous les intérêts du Mont Salève (ADPIMS), cidex 5660 74520 CHENEX, représentée par sa présidente, Madame Françoise MOREAU

- Les Amis de la Terre France, 2B rue Jules Ferry 93100 Montreuil, représentés par M. Fabrice FLIPO,

**et autres**

**Contre :**

- Monsieur le Préfet de la HAUTE SAVOIE, Rue du 30<sup>e</sup> Régiment d'infanterie BP 2332 74034 ANNECY cedex

**En présence de :**

- ADELAC

**Ayant pour objet** de prononcer la suspension de la décision de refus de Monsieur le préfet de la HAUTE SAVOIE de procéder à une nouvelle enquête publique relative à la construction de l'autoroute A 41 entre VILLY LE PELLOUX et SAINT JULIEN EN GENEVOIS en date du 18 mai 2006 du fait des modifications d'ensemble du projet autoroutier, et d'enjoindre à Monsieur le Préfet de la HAUTE SAVOIE de prescrire la cessation des travaux entrepris depuis quelques semaines, sans délai, sur le fondement de l'article 911-1 CJA sous astreinte de 50.000 euros par jour de retard à compter de la date fixée par le juge des référés sur le fondement de l'article 911-3 CJA

**Plaise à Monsieur le Président,**

Saisi le 28 mars 2006 par une demande de mise en oeuvre d'une nouvelle enquête publique de l'autoroute A 41 du fait de la modification des caractéristiques du projet autoroutier sur l'ensemble du tracé de la dite autoroute, M. le Préfet de la HAUTE SAVOIE a rejeté cette demande par une décision en date du 18 mai 2006.

**Pièces 1 & 2**

**C'est la décision attaquée.**

Les associations et personnes physiques demeurant à proximité du chantier autoroutier demandent donc l'annulation de ce refus de manière à ce qu'un débat

éclairé puisse avoir lieu compte tenu des modifications imposées par ADELAC sur le tracé de l'autoroute, modifications consécutives à une volonté d'économies de coût de réalisation de ce projet désormais intégralement privé.

La recevabilité de ces associations ne pose aucune difficulté.

Trois associations locales dont le champ de compétence concerne géographiquement directement l'autoroute A 41 sont concernées .

L'APRA 41 est une association de Cruseilles qui milite pour obtenir la couverture intégrale de la tranchée du Noiret et la protection du site inscrit du pont de la Caille.

### **Pièces 3.**

L'APEC est une association de Copponex qui s'est créée pour limiter les conséquences environnementales et paysagères de l'autoroute à Copponex et en particulier s'agissant de l'échangeur envisagé sur la commune.

### **Pièces 4**

L'ADPIMS est une association de défense du SALEVE, la montagne qui sera enserrée entre les deux branches de l'A 41, l'ancienne vers ANNEMASSE et la nouvelle vers SAINT JULIEN EN GENEVOIS. Son intérêt à agir contre un tel projet autoroutier est directement lié à la volonté de protéger ce massif montagneux et sa faune qui ne pourra plus accéder à ce site exceptionnel.

### **Pièces 5.**

Les Amis de la terre France sont une association agréée de défense de l'environnement au plan national depuis 1978. Sa recevabilité dans un tel dossier d'aménagement du territoire est évidente.

### **Pièces 6**

Les personnes physiques requérantes sont toutes des riverains immédiats de la future autoroute et sont concernées directement par cette infrastructure qui va apporter son lot de nuisances à proximité immédiate de leur domicile.

Elles sont en effet domiciliées à COPPONEX, à CRUSEILLES et à NEYDENS.

## **1. Rappel historique du projet autoroutier de l'autoroute A 41 :**

Le projet d'autoroute A 41 entre VILLY LE PELLOUX et SAINT JULIEN EN GENEVOIS a donné lieu à des débats et à une consultation publique au début des années **1990**.

Ce projet était associé à la construction de l'autoroute A 400 dite « transchablaisienne » dont la déclaration d'utilité publique a été annulée par le conseil d'Etat au visa de l'absence d'intérêt de ce projet au regard du bilan « coût/avantage » de cette autoroute.

Ce contentieux n'a pas à l'époque été étendu à l'autoroute A 41 qui a donné lieu à une déclaration d'utilité publique par décret du Premier Ministre en date du **3 mai 1995**.

A cette époque, les deux autoroutes devaient être concédées à la STMB dont les statuts ont été expressément modifiés de manière à devenir une société autoroutière (ATMB) et à pouvoir réaliser la construction de la dite autoroute.

En « échange » de la construction de ces deux autoroutes non rentables, l'ATMB avait la promesse de la prolongation de l'exploitation du Tunnel du MONT BLANC, lui permettant de financer la construction et l'exploitation de ces deux projets autoroutiers.

Toutefois, cet « adossement » de la construction de ces deux autoroutes à l'exploitation en cours du Tunnel du MONT BLANC s'est heurté à la directive européenne « marchés publics de travaux » et le gouvernement a décidé en 1998, après avis du conseil d'Etat, de suspendre la réalisation des travaux, du fait de la violation de la directive européenne.

S'en est suivie une période confuse au cours de laquelle les différentes familles politiques ont agi pour s'opposer ou relancer le projet autoroutier dans le cadre d'un financement uniquement public, associant l'Etat, la Région et le département.

Sur le plan juridique, l'ATMB n'avait été autorisée à commencer les travaux de construction de l'autoroute que sur la base d'une lettre ministérielle de M. PONS du **29 avril 1997**, sans qu'aucune concession en bonne et due forme n'ait été signée.

Le **28 mai 1998**, le président de l'ATMB, arrêtera les travaux, comprenant bien l'irrégularité manifeste de la situation.

Le Conseil d'Etat saisi en **octobre 1998** par le ministre de l'équipement, M. GAYSSOT, rendra le **29 septembre 1999** un avis confirmant l'impossibilité de l'adossement au visa de la législation européenne.

Au dernier état du dossier, la Région après la victoire de la gauche aux régionales, refusait de participer à ce financement.

Entre temps, la déclaration d'utilité publique avait été prolongée.

C'est donc de manière fort inattendue, dans le cadre global de la privatisation des autoroutes françaises, que tout à coup un appel d'offres international était relancé en vue d'assurer la concession de l'autoroute A 41, qui donnait lieu à l'attribution du marché de concession, à la **fin 2005**, à la société ADELAC, filiale de l'AREA société autoroutière et de BOUYGHES.

On est donc passé en quelques mois d'un financement intégralement public à un financement intégralement privé ; alors même que le rapport sur la politique autoroutière de la France estimait que 30 ans d'activité de l'autoroute finançait seulement 10 % de l'investissement...

L'autre surprise du dossier d'ADELAC se révélait être que le coût de réalisation de l'autoroute en 2005 était inférieur de manière significative à celui de 1995, alors que l'inflation a été particulièrement forte dans les travaux publics entre ces deux dates.

Ainsi donc et malgré cette inflation, la construction par ADELAC du barreau autoroutier réputé le plus cher de France au kilomètre, coûterait moins cher quinze ans après que le projet initial de l'ATMB.

Le coût actuel est estimé à 871,50 millions d'euros, dont 595 millions pour les études et la construction.

Les chiffres annoncés au comité de suivi de juin 1997 étaient de 3,2 milliards de francs pour les travaux et un seul tube sous le MONT SION, et de 4,2 milliards de francs pour les travaux et deux tubes ; soit respectivement 487.839 euros et 640.289 euros...

Cette différence de coût demande explication et aucune n'a été sérieusement apportée ni par l'Etat, ni par ADELAC.

En tout état de cause, cette diminution ne peut se faire sans des modifications notables des modes opératoires et sans la diminution corrélative de certains frais et de certaines dépenses d'exécution de l'autoroute entre ce qui était prévu en 1995 et ce qui est réalisé en 2006.

Autrement dit, sauf à considérer que l'ATMB ait surévalué le prix de l'A 41, ADELAC n'a pu soumissionner à l'appel d'offres que dans le cadre d'une politique de moindre coût et donc de modification sensible du projet autoroutier ; sauf à considérer qu'elle travaillerait à perte, ce qui est impensable.

ADELAC va donc développer sur cette autoroute une politique de travaux qui va lui permettre de faire diminuer drastiquement le prix de revient de sa réalisation.

Cet effort de rentabilité est d'autant plus à souligner que la réalisation de l'ouvrage le plus important de l'autoroute, à savoir, le Tunnel sous le MONT SION va se réaliser d'une manière conjointe pour les deux tubes du tunnel routier.

En effet, depuis la catastrophe du **24 mars 1999**, il n'est plus possible en France de construire des tunnels routiers monotubes bidirectionnels.

De telle sorte que ADELAC va devoir gérer simultanément les déblais issus du creusement des deux tubes du tunnel, alors que le projet initial prévoyait un creusement en deux temps en fonction de l'évolution du trafic.

Le volume de déblais concerné est particulièrement significatif et le coût de leur traitement et de leur stockage est une variable essentielle de la diminution du prix de l'ouvrage.

Cet historique du projet et de sa remise en ordre de marche fin 2005 , dans le cadre d'une concession fixant des délais extrêmement brefs de réalisation à la charge d'ADELAC, illustre une volonté politique de réaliser au plus vite un ouvrage contestable sur le plan de la politique des transports au moment où la flambée durable du prix du pétrole exigerait des investissements sur une liaison de transports collectifs entre ANNECY et GENEVE, et des aménagements ponctuels comme la déviation de CRUSEILLES toujours reportés alors qu'ils sont particulièrement nécessaires.

Il est évident que la réflexion sur ces sujets a profondément évolué depuis 1990 et que la réalisation d'une autoroute 15 ans après sa mise à l'étude apparaît particulièrement décalée.

On retiendra de cet historique qu'ADELAC, entreprise privée, doit gérer un chantier dans des délais particulièrement courts, et dans un cadre budgétaire particulièrement serré, l'obligeant à diminuer l'ensemble des éléments du prix de revient de l'A 41.

Pour parvenir à réaliser ces économies sur la construction de l'autoroute, ADELAC est contrainte de modifier le projet autoroutier et s'exonère des

contraintes de temps et des contraintes juridiques d'une nouvelle enquête publique, avec l'appui des pouvoirs publics, au détriment des engagements pris auprès des citoyens et de l'évolution législative de notre pays.

## **2. Les sources de droit :**

### **2.1. La jurisprudence applicable en l'absence de textes législatifs et réglementaires sur la relance des enquêtes publiques :**

Aucune disposition législative ou réglementaire ne précise les conditions dans lesquelles peuvent être modifiés les projets d'autoroute soumis à une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique<sup>1</sup>.

C'est donc la jurisprudence qui a fixé ces conditions.

La jurisprudence du Conseil d'Etat n'exige, en cas de modification du projet, une nouvelle enquête que si le projet déclaré d'utilité publique diffère de celui mis à l'enquête :

-tant par ses modalités techniques d'exécution que par son économie elle-même.

#### **Pièce 7.1. CE, consorts Desprez, 16 novembre 1977**

-ou lorsque les modifications affectent l'importance ou la destination de l'installation

#### **Pièce 7.2. CE, département de la Savoie, 4 mai 1979**

La notion centrale est celle de « *l'atteinte à l'économie générale du projet* ».

Si cette atteinte est reconnue, le projet sera de nouveau soumis à enquête publique.

Par ailleurs, les dispositions de la *convention d'Aarhus* sur la participation du public en matière d'environnement doivent être ici rappelées d'une manière documentée.

Il semble plus difficile d'obtenir la prise en compte par le juge d'une « atteinte à l'économie générale du projet » si les modifications résultent des observations qui ont été faites lors de l'enquête publique.

---

<sup>1</sup> En ce qui concerne les possibilités de modification des plan locaux d'urbanisme, voir *PLU : la modification après enquête publique*, Les cahiers juridiques, numéro 101, page 23 à 24.

**- Conseil d'Etat, 17 juin 1983, n° 31209 31545**

*« Sur le moyen tiré de ce que des modifications importantes ayant été apportées au projet soumis à l'enquête publique, une nouvelle enquête aurait dû être ordonnée : Cons. que si le décret attaqué a apporté certaines modifications au projet soumis à enquête, celles-ci n'entraînaient pas de changements substantiels dans l'économie générale du projet et répondaient d'ailleurs aux souhaits exprimés à l'enquête par les communes intéressées et adoptés par la commission d'enquête, ainsi qu'à l'avis exprimé par le ministre de l'agriculture ; que, dans ces conditions, une nouvelle enquête n'avait pas à être ordonnée ».*

**- Conseil d'Etat, Assemblée, 13 novembre 1998, n° 160260**

*« Considérant que les modifications qui ont été apportées pour réduire les inconvénients de l'ouvrage compte tenu des **observations recueillies au cours de l'enquête** ne modifient pas l'économie générale du projet et n'appelaient pas une nouvelle enquête ; qu'il ne ressort pas des pièces du dossier que le coût réel du projet, tel qu'il pouvait être raisonnablement apprécié à la date de l'enquête ait fait l'objet d'une sous-évaluation viciant la procédure »*

**- Cour administrative d'appel de Paris, 26 octobre 1999**

*« Considérant que le dossier soumis à enquête publique portait sur la réalisation d'un ouvrage dénommé demi diffuseur Est destiné à permettre l'entrée et la sortie de l'autoroute A 86 sur le territoire de la commune de Chatenay-Malabry, à l'intersection de la route départementale 63 ; que si l'arrêté en date du 15 juillet 1997 par lequel le préfet des Hauts-de-Seine a autorisé la direction départementale de l'équipement à engager les travaux, prévoit, outre la réalisation du demi diffuseur, dont le coût s'élève à 39.000.000 F, la pose d'écrans acoustiques le long de l'autoroute A 86 et le réaménagement du carrefour dit "des grillons" à l'intersection des routes départementales 63 et 60, ces travaux supplémentaires, qui ne modifient ni la nature, ni la localisation du demi diffuseur et **répondent par ailleurs au souhait exprimé par une partie du public consulté au cours de l'enquête** et aux réserves accompagnant l'avis favorable du commissaire enquêteur, ne sont pas, nonobstant leur coût, qui s'élève respectivement à 13.000.000 F et 7.000.000 F, de nature à porter atteinte à l'économie générale du projet ».*

**- Conseil d'Etat, Assemblée, M. de Malafosse, 28 mars 1997**

*« Considérant que si le tracé du projet déclaré d'utilité publique **diffère de celui qui avait été soumis à enquête publique en ce qui concerne l'échangeur reliant l'autoroute A 28 à l'autoroute A 13**, ces modifications, qui ont été apportées pour réduire les inconvénients de l'ouvrage compte tenu des **observations recueillies au cours de l'enquête** et ne modifient pas l'économie générale du projet, n'appelaient pas une nouvelle enquête ».*

Nous ne sommes nullement dans cette situation de fait.

Au contraire, la question posée au Tribunal est bien celle de la modification de l'économie générale du projet dans le cadre d'un changement du concessionnaire devenu exclusivement privé et d'une modification sensible des conditions de

réalisation de l'autoroute.

## **La notion d'atteinte à l'économie générale du projet apparaît « en creux » dans la jurisprudence administrative**

### **- Conseil d'Etat, 29 juillet 1994, n° 145276**

*« Considérant que le dossier soumis à enquête comportait une évaluation du coût total du projet tel qu'il pouvait être raisonnablement apprécié à l'époque de l'enquête ; que la circonstance que le maître de l'ouvrage s'est, à la suite de l'avis de la commission d'enquête, engagé à réaliser des aménagements destinés à réduire les nuisances phoniques, ce qui majorera le coût de la réalisation sans en modifier l'économie générale, n'affecte en rien la régularité de l'enquête ».*

### **- Conseil d'Etat, 25 juin 2003, n° 240040**

*« Considérant, en deuxième lieu, que si le plan de financement du projet comporte une participation financière des collectivités publiques plus importante que celle qui avait été initialement retenue, pour compenser l'impossibilité d'y affecter les excédents d'exploitations futures réalisées sur d'autres tronçons autoroutiers par les sociétés concessionnaires, cet élément nouveau ne constitue pas, en l'espèce, une modification substantielle des conditions d'exploitation de l'ouvrage ni de l'économie générale du projet, dont le coût n'est pas sensiblement accru et dont les caractéristiques physiques demeurent inchangées ; qu'il n'était dès lors pas nécessaire d'engager une nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique préalablement à la prorogation contestée ».*

### **- Conseil d'État, Section, 17 juin 1983, Commune de Montfort et autres - (Req. n° 31209- 31545)**

*« Sur le moyen tiré de ce que des modifications importantes ayant été apportées au projet soumis à l'enquête publique, une nouvelle enquête aurait dû être ordonnée: Considérant que si le décret attaqué a apporté certaines modifications au projet soumis à enquête, celle-ci n'entraînaient pas de changement substantiels dans l'économie générale du projet et répondaient d'ailleurs aux souhaits exprimés à l'enquête par les communes intéressées et adoptés par la commission d'enquête, ainsi que l'avis exprimé par le ministre de l'agriculture: que, dans ces conditions, une nouvelle enquête n'avait pas à être ordonnée ».*

**Les conclusions du commissaire du gouvernement<sup>2</sup> apporte quelques précisions :**

*« Cela ne fait aucun doute pour les changements décidés au droit de la commune de Peyruis où un demi-échangeur a été transformé en échangeur complet et reporté plus au nord et à Beaumont de Pertuis où une bretelle de raccordement a été supprimée.*

*Pour la troisième modification, plus substantielle, du tracé au droit de la Brillanne*

---

<sup>2</sup> Conclusions publiées dans la Revue Juridique de l'Environnement 1984/1 p.55.

*quelques hésitations sont permises. L'administration, au vu des résultats de l'enquête, a en effet abandonné le tracé qu'elle avait retenu pour adopter la variante n° 2 qui s'en distingue assez nettement sur 6 km, ce qui entraîne également la modification d'un échangeur.*

*Mais il ne s'agit pas vraiment pour autant d'une modification dans l'économie du projet. D'ailleurs il faut souligner que le tracé de cette variante avait été soumis au public dans le dossier d'enquête et adopté à la demande de la commission d'enquête et des communes concernées. Le moyen sera donc écarté ».*

## **Pièce 8.**

La jurisprudence concernant la notion d'atteinte à l'économie générale du projet en matière d'autoroutes est donc limitée et ne donne que de faibles indications car elle concerne essentiellement des modifications consécutives à l'enquête publique de manière à tenir compte des observations reçues à cette occasion.

Toutefois, il est utile de retenir que les modifications du projet consécutives à l'enquête publique et tenant compte des observations émises lors de celles-ci et celles ayant été évoquées comme des « variantes » dans le dossier d'enquête publique lui-même ne sont pas considérés comme affectant l'économie générale du projet.

On peut donc raisonner a contrario et retenir que les modifications postérieures à l'enquête publique et n'ayant pas été intégrées de quelque manière à la réflexion et aux débats de celle-ci ne peuvent bénéficier de cette jurisprudence.

Autrement dit, la modification du projet d'infrastructure non prévue au dossier d'enquête publique et d'une importance significative doit donner lieu à un nouveau débat démocratique.

Dans l'arrêt Commune de la Courneuve du 2 juillet 2001, le Conseil d'Etat a censuré une autorisation de travaux qui « *affecte d'une façon substantielle les caractéristiques de l'opération* ».

En l'espèce, étaient autorisés des travaux de liaison autoroutière d'une emprise de 29 mètres au lieu de 24 sur le trajet Saint Denis à La Courneuve, soit quelques kilomètres, tels que prévus par la DUP.

En outre, cette augmentation de l'assiette ne concernait que certains tronçons et non l'ensemble du tracé.

## **Pièce 26.**

De sorte que le Conseil d'Etat nous indique ici que dès que les caractéristiques de

l'infrastructure subissent une modification substantielle, les travaux ne rentrant pas dans le cadre de la DUP et donnant lieu à un écart important doivent donner lieu à annulation.

C'est d'ailleurs l'avis du Conseil d'Etat en date du 4 novembre 1997 (section des travaux publics EDCE 1997 n°49 page 178 qui indique qu'en pareil cas, le maître d'ouvrage devrait mettre en oeuvre une nouvelle enquête publique complétée précédant une nouvelle DUP.

Telle est exactement la demande des requérants dans le présent dossier.

L'ensemble des éléments de fait présentés au chapitre 3 suivant concerne bien évidemment des modifications du projet sensiblement plus significatives que les modifications citées dans l'arrêt commune de La Courneuve.

## **2.2 La convention d'AARHUS :**

Il convient donc d'éclairer cette jurisprudence par les apports de la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur le droit à l'information, à la participation et à l'accès à la justice en matière d'environnement

Cette convention insiste fermement sur la participation du public.

Elle est ratifiée par la France et par l'Union Européenne

Les articles 6 & 7 apparaissent déterminants dans l'appréciation de la nécessité juridique d'une nouvelle enquête publique.

L'article 6 relatif à la PARTICIPATION DU PUBLIC AUX DECISIONS RELATIVES A DES ACTIVITES PARTICULIERES stipule que

1. Chaque Partie :

- a) applique les dispositions du présent article lorsqu'il s'agit de décider d'autoriser ou non des activités proposées du type de celles énumérées à l'annexe I;
- b) applique aussi les dispositions du présent article, conformément à son droit interne, lorsqu'il s'agit de prendre une décision au sujet d'activités proposées non énumérées à l'annexe I qui peuvent avoir un effet important sur l'environnement. Les Parties déterminent dans chaque cas si l'activité proposée tombe sous le coup de ces dispositions;
- c) peut décider, au cas par cas, si le droit interne le prévoit, de ne pas appliquer les dispositions du présent article aux activités proposées répondant aux besoins de la défense nationale si cette Partie estime que cette application irait à l'encontre de ces besoins.

2. Lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, **le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu**, par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus. Les informations concernent notamment :

- a) L'activité proposée, y compris la demande correspondante au sujet de laquelle une décision sera prise;
- b) La nature des décisions ou du projet de décision qui pourraient être adoptés;
- c) L'autorité publique chargée de prendre la décision;
- d) La procédure envisagée, y compris, dans les cas où ces informations peuvent être fournies :
  - i) La date à laquelle elle débutera;
  - ii) Les possibilités qui s'offrent au public d'y participer;
  - iii) La date et le lieu de toute audition publique envisagée;
  - iv) L'autorité publique à laquelle il est possible de s'adresser pour obtenir des renseignements pertinents et auprès de laquelle ces renseignements ont été déposés pour que le public puisse les examiner;
  - v) L'autorité publique ou tout autre organisme public compétent auquel des observations ou questions peuvent être adressées et le délai prévu pour la communication d'observations ou de questions;
  - vi) L'indication des informations sur l'environnement se rapportant à l'activité proposée qui sont disponibles; et
- e) Le fait que l'activité fait l'objet d'une procédure d'évaluation de l'impact national ou transfrontière sur l'environnement.

3. Pour les différentes étapes de la procédure de participation du public, il est prévu des délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public conformément au paragraphe 2 ci-dessus et pour que le public se prépare et **participe effectivement aux travaux tout au long du processus décisionnel en matière d'environnement**.

4. Chaque Partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence.

- 5. Chaque Partie devrait, lorsqu'il y a lieu, encourager quiconque a l'intention de déposer une demande d'autorisation à identifier le public concerné, à l'informer de l'objet de la demande qu'il envisage de présenter et à engager la discussion avec lui à ce sujet avant de déposer sa demande

6. Chaque Partie demande aux autorités publiques compétentes de faire en sorte que le public concerné puisse consulter sur demande lorsque le droit interne l'exige, et gratuitement, dès qu'elles sont disponibles, toutes les informations présentant un intérêt pour le processus décisionnel visé dans le présent article qui

peuvent être obtenues au moment de la procédure de participation du public, sans préjudice du droit des Parties de refuser de divulguer certaines informations conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article 4. Les informations pertinentes comprennent au minimum et sans préjudice des dispositions de l'article 4 :

a) une description du site et des caractéristiques physiques et techniques de l'activité proposée, y compris une estimation des déchets et des émissions prévues;

b) une description des effets importants de l'activité proposée sur l'environnement;

c) une description des mesures envisagées pour prévenir et/ou réduire ces effets, y compris les émissions;

d) un résumé non technique de ce qui précède;

e) un aperçu des principales solutions de remplacement étudiées par l'auteur de la demande d'autorisation; et

f) conformément à la législation nationale, les principaux rapports et avis adressés à l'autorité publique au moment où le public concerné doit être informé conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

**7. La procédure de participation du public prévoit la possibilité pour le public de soumettre par écrit ou, selon qu'il convient, lors d'une audition ou d'une enquête publique faisant intervenir l'auteur de la demande toutes observations, informations, analyses ou opinions qu'il estime pertinentes au regard de l'activité proposée.**

**8. Chaque Partie veille à ce que, au moment de prendre la décision, les résultats de la procédure de participation du public soient dûment pris en considération.**

9. Chaque Partie veille aussi à ce que, une fois que la décision a été prise par l'autorité publique, le public en soit promptement informé suivant les procédures appropriées. Chaque Partie communique au public le texte de la décision assorti des motifs et considérations sur lesquels ladite décision est fondée.

**10. Chaque Partie veille à ce que, lorsqu'une autorité publique réexamine ou met à jour les conditions dans lesquelles est exercée une activité visée au paragraphe 1, les dispositions des paragraphes 2 à 9 du présent article s'appliquent mutatis mutandis lorsqu'il y a lieu.**

11. Chaque Partie applique, dans le cadre de son droit interne, dans la mesure où cela est possible et approprié, des dispositions du présent article lorsqu'il s'agit de décider s'il y a lieu d'autoriser la dissémination volontaire d'organismes génétiquement modifiés dans l'environnement.

Par ailleurs, l'Article 7 relatif à la PARTICIPATION DU PUBLIC EN CE QUI

CONCERNE LES PLANS, PROGRAMMES ET POLITIQUES RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT exige que :

Chaque Partie prend les dispositions pratiques et/ou autres voulues pour que le public participe à l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement dans un cadre transparent et équitable, après lui avoir fourni les informations nécessaires. Dans ce cadre, les paragraphes 3, 4 et 8 de l'article 6 s'appliquent. Le public susceptible de participer est désigné par l'autorité publique compétente, compte tenu des objectifs de la présente Convention. **Chaque Partie s'efforce autant qu'il convient de donner au public la possibilité de participer à l'élaboration des politiques relatives à l'environnement.**

Ce texte est d'une particulière importance s'agissant d'un projet dont la déclaration d'utilité publique date du 31 mai 1995 et pour lequel aucune nouvelle consultation des citoyens n'est prévue, alors que les travaux démarrent 12 ans après l'enquête publique.

En particulier, l'article 6.10 de la convention apparaît déterminant dans le cadre du présent contentieux.

Le projet autoroutier dont il s'agit a donné lieu à une consultation des populations il y a maintenant douze ans.

Depuis 1994, la volonté du législateur a été de développer les procédures de consultation des citoyens.

Au terme de deux prolongations successives de la DUP initiale en 2000 et 2004, et compte tenu de l'évolution démographique, économique, environnementale du département de la HAUTE SAVOIE, en particulier pour ce qui concerne la réduction des terres agricoles depuis 15 ans, ne faut il pas considérer que l'évolution législative en faveur d'une association des citoyens à la définition de la politique publique d'aménagement du territoire nécessite une nouvelle consultation de la population à propos d'un projet aussi structurant sur le plan de l'aménagement du territoire, et aussi lourd de conséquences en matière d'espaces naturels et agricoles d'une part, et de pollutions diverses d'autre part ?

Autrement dit, l'évolution législative peut elle demeurer sans conséquence sur le sort d'un tracé autoroutier qui est resté dans les limbes depuis 15 ans ?

La nécessité démocratique d'une nouvelle consultation des citoyens apparaît pourtant juridiquement nécessaire et moralement indispensable pour que l'utilité publique de ce projet soit à nouveau soumise à la discussion citoyenne.

Au premier plan de ces changements législatifs, il convient de citer la convention

d'AARHUS, ratifiée par la France le 8 juillet 2002, et dont la codification dans le code de l'environnement, en particulier à l'article L 110-1 4° alinéa exige une concertation approfondie sur les projets d'aménagement ayant un impact environnemental.

Tel est manifestement le cas en présence d'une autoroute située dans un secteur de montagne, traversant le périmètre de protection des abords du pont de la Caille (site inscrit le 12 juin 1939) et dans le périmètre de protection du pont suspendu de la Caille (monument historique inscrit le 6 mai 1966) et provoquant un impact considérable sur les terrains agricoles situés entre VILLY LE PELLOUX et SAINT JULIEN EN GENEVOIS.

La volonté du législateur de renforcer significativement le débat public, en particulier sur les grandes infrastructures de transports exige qu'une nouvelle enquête publique ait lieu, 12 années après la première, dans un contexte juridique, économique et social profondément différent.

La prolongation à deux reprises de la déclaration d'utilité publique ne saurait avoir pour effet de vider de son sens la législation actuellement applicable sur le territoire national.

Même si l'on acceptait de se situer dans le cadre d'un projet en tous points identiques entre le projet ATMB et le projet ADELAC, il est inconcevable, au visa de la convention d'AARHUS et en particulier de l'article 6.10 qu'une nouvelle enquête publique n'ait pas lieu pour redonner la parole à la population dont une partie notable n'était pas présente en 1994.

La mise en route d'un projet dont ADELAC dit lui-même dans le document baptisé « les engagements de l'Etat » et remis à la commission de suivi du 27 février 2006 qu'il doit donner lieu à **des études complémentaires** dont les citoyens et les associations vont découvrir la teneur au fur et à mesure de l'avancement du chantier, dans un cadre juridique volontairement « saucissonné »; sans vue d'ensemble et sans aucun moyen de mettre en question les inter relations entre tel ou tel aménagement « ponctuel » prévu par le concessionnaire.

Ainsi, entre l'urgence alléguée au titre de la concession qui fixe une réalisation des travaux en 38 mois, les négociations parallèles conduites de manière discrète avec tel ou tel, et l'absence de procédure d'ensemble mesurant l'impact sur l'environnement des changements mis en œuvre par ADELAC, il est constant que le projet ADELAC doit donner lieu à une nouvelle consultation de la population sur la base d'un projet cohérent tenant compte des choix du concessionnaire, en rupture avec ce qui avait été prévu en 1994.

Pour ne donner que quelques exemples :

- **La protection du captage de la DOUAI** qui alimente l'ensemble du secteur de CRUSEILLES en eau potable est envisagée dans les engagements de l'Etat de août 1995 dans des termes généraux et qui sous estiment le risque d'une complète déstructuration du régime de la source, et donc de la perte complète ou partielle de l'alimentation en eau potable du secteur concerné.

Cette crainte, sous estimée à l'époque, l'est tellement peu aujourd'hui qu'en urgence la communauté de communes demande à l'agglomération annécienne et au Syndicat du Lac d'ANNECY (SILA) de mettre en œuvre une interconnexion du réseau d'alimentation en eau potable depuis le lac d'ANNECY.

Le Bureau de la communauté d'agglomération annécienne a délibéré sur ce point il y a quelques jours seulement, **le 16 juin 2006**.

### **Pièce 22.**

C'est donc bien que l'Etat et ADELAC sont incapables de garantir que l'autoroute n'aura pas d'impact sur l'alimentation en eau potable de la communauté de communes de CRUSEILLES.

Bien au contraire, dès le 4 septembre 1996, cette procédure de sécurisation de l'alimentation en eau potable de CRUSEILLES est évoquée dans un compte rendu qui fait apparaître que « *l'ATMB a donné son accord pour financer en totalité les canalisations de liaison, mais a refusé de financer le réservoir* ».

### **Pièce 9.**

L'ATMB avait donc accepté dans le cadre du projet autoroutier de financer les conséquences prévisibles de l'autoroute sur le captage de la DOUAI et effectivement ATMB a financé le raccordement et le réservoir vers SAINT JULIEN.

ADELAC ne reprend nullement cet engagement de financement à son compte.

De sorte que ce sont les contribuables qui vont financer les conséquences prévisibles de l'A 41 sur la pollution du captage de la DOUAI et donc le réseau d'eau potable, et non le bénéficiaire privé de la concession autoroutière.

Il s'agit là encore d'une modification significative de l'économie générale du projet : ADELAC ne reprend pas les engagements de l'ATMB sur cette question.

Si les citoyens avaient su que la construction de l'autoroute mettrait à leur charge l'interconnexion des réseaux d'eau potable, de l'ordre de 2.200.000 euros HT,

leur réaction sur le projet autoroutier eut pu être sensiblement différente.

En tout état de cause, ce surcoût occasionné aurait dû être spécifiquement mis en débat dans le calcul coût / avantage de l'A 41.

Tel n'a pas été le cas.

Ceci ne devrait il pas donner lieu à un nouveau débat public compte tenu des conséquences de ce choix sur les finances publiques et donc sur les impôts locaux ?

- **L'aménagement de l'aire de repos du site du Pont de la Caille** est remis en question alors même que des études complémentaires à l'enquête publique et une réunion spécifique de la commission des sites avaient validé courant 1997, dans le prolongement de l'enquête publique, la création d'une seule aire de repos dans le cadre d'une stratégie touristique du Conseil général de la HAUTE SAVOIE, ayant pour objectif la valorisation de la fréquentation du second site touristique du département après CHAMONIX...

On vient d'apprendre incidemment à l'occasion d'une réunion bâclée du conseil municipal de CRUSEILLES le mercredi **5 juillet 2006** qu'ADELAC souhaite au même endroit installer une zone de matériaux excédentaires (ZME) d'une particulière importance puisqu'elle atteindrait 8 mètres de hauteur pour un volume global de déblais de l'ordre de 200.000 mètres cubes.

Bien entendu, non seulement à aucun moment l'enquête publique de 1994 n'a prévu la création d'une telle décharge à cet endroit, mais ce projet viole les engagements de l'Etat dans le secteur du Pont de la Caille et se situe en complet décalage avec les recommandations de la Commission d'enquête de 1995.

Ce projet de zone de remblai n'a même pas été évoqué de manière explicite lors de la réunion de la commission des sites qui a été réunie spécifiquement sur le secteur du Pont de la Caille le 14 mars 2006, ou plus exactement, l'information a été donnée dans le cadre d'une simple information de la commission sans vote et en minimisant le changement intervenu.

Le compte-rendu de cette réunion fait apparaître que la DIREN présente les caractéristiques du dossier : *« les tranchées couverte et ouverte du coteau du Noiret, les aires des ponts de la Caille et la zone de matériaux excédentaires (ZME) du coteau de la Ravoire ».*

Ainsi, le 14 mars 2006, la commission des sites n'est pas consultée de manière explicite sur le projet de suppression de l'aire de repos initialement prévue et à

laquelle la commission des sites avait donné son accord en lieu et place des deux aires plus petites, aire de repos unique figurant dans les engagements de l'Etat consécutifs à l'enquête publique, et le remplacement de cette aire de repos unique par un nouvelle ZME d'un volume de 200 à 250.000 mètres cubes, et dont la hauteur n'est même pas précisée !

Le rapport indique que « leurs hauteurs maximales ne sont pas précisées, ni la durée de l'installation » !

### **Pièces 10.**

Il semble que ce projet de nouvelle ZME soit la conséquence de la modification du choix technique de passage du ruisseau de LA RAVOIRE avec la construction d'un ouvrage d'art de 20 mètres de hauteur, et de 20 mètres de largeur au lieu d'un simple busage prévu initialement.

En tout état de cause, ceci vicie d'une manière évidente la consultation de la commission départementale des sites.

**La commission des sites devait voter à nouveau dans le cadre d'un projet radicalement différent de celui qui avait été adopté en 1997.**

Dans le cas de l'autoroute A 41, la consultation de la commission des sites est **obligatoire** .

Or, elle n'a été réunie en 2006 que pour « information » et elle s'est contentée de débattre des aménagements prévus par ADELAC, comme si la décision avait été prise en 1997 sur le même projet que celui d'ADELAC...

Les participants ont été trompés puisque le projet est sensiblement différent sur deux points essentiels : l'aire de repos unique qui est supprimée et la création d'une ZME dans le site inscrit du Pont de la Caille, sans que l'on en connaisse les dimensions exactes...

Ce simple motif de défaut de consultation de la commission des sites, en application des articles L 341-1 et suivants du code de l'environnement, suffit à voir ordonner la suspension des travaux.

### **Pièce 27.**

L'Etat a ainsi évité une réelle consultation de la commission en ne la saisissant que pour information et en comptant sur le fait que peu de membres de la commission pouvaient avoir en mémoire les engagements de l'Etat de 1997 qui ne sont rappelés à aucun moment dans le rapport de présentation.

C'est dire si le refus de l'Etat de relancer une enquête publique sur un dossier d'aménagement du territoire vieux de 12 ans a pour cause et pour conséquence de vicier durablement la procédure de consultation du public dans un dossier déterminant pour l'avenir de la HAUTE SAVOIE.

Demander à la Commission des sites un nouvel avis, c'était admettre que le projet autoroutier était profondément modifié, or il faut aller vite pour honorer les délais de réalisation de l'autoroute fixés par la concession avec ADELAC : le respect de la loi attendra...

- D'une manière plus générale sur **la question du foncier**, la construction de cette autoroute entre ANNECY et GENEVE déterminée par l'objectif « Annecy à 20 minutes de Genève », dans une période de flambée des prix de l'immobilier dans le département et encore plus dans l'agglomération annécienne aura pour conséquence une poursuite voir une accélération de ces phénomènes de discrimination par les prix du foncier.

Ce phénomène était bien moindre en 1994 et se trouve aujourd'hui à son apogée : la conséquence de la construction de l'autoroute sur ce simple aspect nécessite un nouveau débat démocratique à partir de la situation réellement vécue par les habitants, avant que la construction de l'autoroute ne relance la spéculation immobilière dans l'agglomération annécienne, mais également tout le long de l'autoroute et en particulier au droit du diffuseur de COPPONEX.

Ceci suscite l'attention de la profession agricole qui a fait connaître son désaccord avec le construction du diffuseur de COPPONEX dont elle mesure aujourd'hui qu'elle va s'accompagner de la création de multiples zones d'activité, nullement évoquées lors de l'enquête publique de 1994, mais désormais dans les projets d'urbanisme de toutes les communes limitrophes et dont la justification est la proximité de l'échangeur de COPPONEX.

Cette conséquence directe de la construction de l'autoroute nullement évoquée lors de l'enquête publique de 1994, et aujourd'hui d'une actualité brûlante, doit donner lieu à un débat démocratique au visa des articles 6.6 et 6.10 de la convention d'AARHUS.

En effet, l'impact sur l'environnement de l'autoroute doit intégrer les effets induits par la construction de celle-ci connus ou projetés au moment de sa mise en chantier.

Il est constant que la pression foncière existant en HAUTE SAVOIE, et a fortiori dans le secteur compris entre ANNECY et GENEVE, va être accélérée par la construction de l'A 41 compte tenu de ce que l'on connaît de la période 1994-2006 : cet impact n'a pas été mesuré, et pour cause, dans l'enquête publique

initiale.

Comme n'ont pas été pris en compte les accords bilatéraux négociés entre la France et la SUISSE qui ont eu pour conséquence de faciliter l'installation de citoyens helvétiques en zone frontalière. La construction de l'autoroute va donc étendre cette faculté à un secteur géographique encore peu touché et correspondant à toute l'agglomération annécienne et au-delà.

Encore une fois, ces éléments déterminants de l'équilibre écologique et économique de l'impact autoroutier ont été ignorés en 1997.

- **Les eaux de ruissellement du chantier du tunnel sous le MONT SION** ne donnent lieu à aucune évaluation ni qualitative ni quantitative de la part d'ADELAC.

Or, comme il l'a été indiqué supra, les deux tubes vont être creusés simultanément.

Un tunnelier va donc creuser la roche et creuser deux tubes successivement sans aucun arrêt, là où un seul tube avait été prévu lors de l'enquête publique.

Pour permettre ce creusement, le tunnelier utilise des quantités d'eau considérables pour refroidir la pierre et permettre un fonctionnement normal du tunnelier.

Aucun élément relatif à la prise en compte de ces quantités d'eau n'est communiqué à la population et aux associations de protection de l'environnement.

Les installations de recueil et de traitement des eaux souillées vont devoir être multipliées par deux en volume par rapport à ce qui avait été prévu en 1994.

L'alimentation en eau du tunnelier n'est nullement évoquée : d'où proviendra t-elle ? Sera-t-elle prélevée sur place ?

Aucun élément de prise en considération de cet impact environnemental de la phase chantier n'est soumis à la discussion publique, alors que nous sommes en présence d'une modification sensible de l'impact du chantier sur l'environnement pendant plusieurs mois : c'est-à-dire le doublement de l'impact...

Mais au-delà de la phase Chantier, quelles vont être les conséquences sur l'hydrologie du MONT SION du creusement simultané des deux tunnels ?

Ou encore, où seront déposés les déblais provenant du creusement simultané des deux tubes, alors que le phasage initial portait sur un seul dans un premier

temps ; le second n'étant pas daté précisément dans le temps, et tenant compte de la réalité du trafic observé.

C'est donc bien, du point de vue du débat public, et au visa de la charte constitutionnelle pour l'environnement, une exigence morale et juridique qu'une nouvelle enquête publique permette à ADELAC de présenter dans la transparence, l'ensemble de son projet, au lieu de modifier en continu celui-ci, sans concertation globale et dans le souci de conduire avec tel ou tel des négociations ponctuelles.

Une nouvelle enquête publique doit avoir lieu sur la base d'une présentation complète, sérieuse et matériellement vérifiable du projet ADELAC dans le cadre de la mise en œuvre de la convention d'AARHUS.

C'est d'ailleurs ce que l'Etat lui-même admet dans son rapport annuel relatif à l'application en France de la convention.

Sous l'article 6.10, le Ministère de l'environnement précise : « *Les modifications d'autorisation nécessitent une nouvelle procédure* » (page 22).

Mais même en occultant la convention, l'Etat a procédé à une modification de l'économie générale du projet qui nécessite une nouvelle enquête publique.

### **3. Les modifications apportées par ADELAC au projet autoroutier de l'A 41:**

Dans ce domaine, ADELAC appuyée par l'Etat ne communique les informations réellement utiles qu'au compte goutte et de manière parcellaire, secteur par secteur, de telle manière qu'il est particulièrement difficile de déterminer l'ampleur exacte des modifications mises en œuvre.

Une concertation formelle est assurée au cours des réunions du comité de suivi de l'autoroute, mais ces réunions sont conduites de manière à n'avoir qu'un rôle purement formel où l'Etat et ADELAC donnent leur propre point de vue exclusif.

En revanche, la communication des documents importants, et en particulier l'enquête publique lancée en urgence début 2006 et concernant la loi sur l'eau a donné lieu à un refus tacite de communication qui a nécessité la saisine de la CADA début juillet 2006.

Dans ces conditions, le présent mémoire est déposé sous réserve des compléments utiles que les requérants pourront recueillir dans les semaines qui viennent, et en particulier ce qui concerne la loi sur l'eau et les nouvelles zones de

matériaux excédentaires situées en dehors de la DUP.

Au premier état de la prise en charge de ce dossier, six éléments apparaissent déterminants pour prouver la modification significative du projet autoroutier entre le projet ADELAC de 2006 et le projet soumis à l'enquête publique par l'ATMB :

- Le profil en long de l'autoroute a été modifié sur l'ensemble du tracé
- L'impact sur le site classé du Pont de la Caille s'avère significativement différent du fait de la profondeur et de la largeur accrues de la tranchée ouverte du NOIRET à CRUSEILLES
- La nouvelle enquête relative à la loi sur l'eau permet de considérer que le projet d'ADELAC est bien différent de celui de l'ATMB et qu'il concerne globalement la validité de l'ensemble de la procédure de consultation du public
- La mise en oeuvre de nouvelles zones de matériaux excédentaires hors DUP
- La modification du cadre juridique de la concession
- La construction simultanée des deux tubes sous le MONT SION

### **3.1. La modification du profil en long de l'autoroute :**

#### **3.1.1. Le secteur de NEYDENS, BEAUMONT, FEIGERES, à la sortie Nord du Tunnel sous le MONT SION :**

A la sortie des tunnels du MONT SION vers GENEVE, ADELAC procède à une surélévation significative de l'autoroute par rapport ce qui avait été envisagé en 1996 dans l'avant-projet autoroutier.

Si l'on prend l'exemple de la commune de NEYDENS et BEAUMONT , l'annexe technique n°3 de la convention entre ADELAC et l'Etat présente un tracé surélevé de 6 à 10 mètres par rapport au projet initial.

Cette surélévation n'a donné lieu à aucune consultation du public.

Or, le projet initial faisait apparaître un tracé en tranchée !

Cette surélévation générera des nuisances supplémentaires volontairement exclues en 1995 par le Conseil d'Etat et la DUP en termes de bruit et de nuisances visuelles.

Elle est en complète contradiction avec les engagements de l'Etat qui retient dans ce secteur la variante B, définie en profil en long et en tracé.

En page 8 des engagements de l'Etat, dans le chapitre « bilan de la procédure, présentation au conseil d'Etat » :

*« Le Conseil d'Etat a donné un avis favorable au projet sous réserve que la variante B soit retenue dans la partie nord du secteur concerné ».*

Puis, sous « Décret d'utilité publique »

*« Le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du Premier Ministre en date du 3 mai 1995, en retenant comme le demandait le Conseil d'Etat, la variante B dans la partie nord du secteur concerné. La DUP s'applique à la bande des 300 m, à l'intérieur de laquelle doit se situer le projet définitif ».*

Or le profil en long prévu par l'annexe technique n°3 du décret de concession explicite le fait que l'autoroute, à cet endroit devrait se trouver en encaissement, alors que tel n'est pas le cas dans le profil en long présenté par ADELAC.

**Pièce 28 : Annexe 3 du décret de concession**

**Pièce 29 : Comparaison des profils en long du projet ATMB et du projet**

## ADELAC

### Pièces 30 : Cartographie de l'autoroute dans ce secteur

L'objectif d'ADELAC est évident.

Soumis à une pression de rentabilisation qu'ignorait ATMB, ADELAC a besoin de réduire les coûts de traitement des déblais issus du second tube sous le MONT SION.

En surélevant l'autoroute de l'ordre de 6 mètres, sur 20 mètres de large au minimum, il peut stocker sous la chaussée 120.000 mètres cubes de déblais par kilomètre d'autoroute.

De plus, il s'évite le creusement de la tranchée qui produirait lui-même des déblais.

Le point essentiel réside dans la modification substantielle que cela occasionne sur le plan paysager, sur le plan des nuisances sonores, sur les passages de la faune, etc.

#### **3.1.2 La tranchée ouverte du NOIRET :**

Les conclusions du commissaire enquêteur du 20 avril 1997 en sa page 10 sont particulièrement d'actualité.

M. BOUCHY y précise :

*« Le souci de la vérité m'oblige à rappeler certains points passés : D'abord, il est exact que la commission d'enquête, en 1994, avait recommandé la couverture de l'autoroute dans la traversée du coteau du NOIRET ; sans préciser toutefois dans quelles limites exactes. Dans son esprit, (...), il s'agissait de couvrir, sur toute sa longueur une tranchée d'une profondeur de 6 à 8 mètres. Le décret déclaratif d'utilité publique a limité à 300 mètres la longueur de la couverture et le projet révélé aujourd'hui comporte une tranchée de profondeur maxima voisine de 20 mètres, d'une longueur totale de 1.200 mètres.*

*Le décret portant DUP n'a pas été contesté dans le délai légal, mais la question se pose aujourd'hui de savoir si l'importance des modifications apportées au projet ne pourrait pas provoquer sa remise en cause aujourd'hui.*

*Au regard des nuisances d'aspect dénoncées par les réclamations admises en principe, mais déclarées limitées et à peu près indécélables à la vue, par le maître d'œuvre, je suis allé à trois reprises sur place (...).*

*Il est difficile à un profane de se créer une image précise de l'état et de l'aspect future des lieux, mais on conçoit mal qu'une tranchée de 20 mètres de profondeur et de 50 mètres de largeur à la base, puisse n'être pas vue. Et puis, on peut se demander si cette plaie définitive dans un site aussi harmonieux peut être oubliée du fait qu'on ne la voie pas ou peu. »*

## **Pièce 11.**

Dès 1997, le commissaire enquêteur, qui a participé à la commission d'enquête publique de 1994, et connaît donc parfaitement bien le dossier, se rend bien compte que l'on a trompé la vigilance des habitants du NOIRET en leur présentant un projet de tranchée de 6 à 8 mètres de profondeur, alors qu'en réalité, il s'agit d'un projet de 20 mètres de profondeur.

Cette tromperie manifeste a donné lieu pendant des années à l'action du hameau pour obtenir la couverture de la tranchée, et à des promesses répétées qui ne trouvent aujourd'hui plus aucun écho dans la mesure où l'Etat et ADELAC soutiennent qu'ils ne peuvent couvrir la tranchée sans se heurter aux règles de la concurrence, cette couverture n'ayant pas été prévue dans l'appel d'offres lancé par l'Etat.

En tout état de cause, le projet ADELAC est encore plus nuisible aux riverains puisque la tranchée ADELAC est encore plus profonde et plus large que la tranchée ATMB.

Dans tous les cas, elle se situe en violation du dossier d'enquête publique présenté en 1994, comme en attestent les conclusions de M. BOUCHY.

### **3.1.3. Le diffuseur de COPPONEX :**

Cet échangeur ou demi échangeur, ou diffuseur, situé à 5 kilomètres de celui de CRUSEILLES, ne présente aucune utilité publique.

Rien ne justifiait ce diffuseur à l'échelle de la construction d'une autoroute de moins de 20 kilomètres de longueur.

Le 9 juin 1999, Monsieur André CHARVEYS, président de l'APEC, confirme les termes de l'entretien du 17 février 1999, puis du 2 mars 1999 avec M. LEYRIT, directeur des routes du Ministère de l'équipement, au cours duquel en présence du Directeur départemental de l'Equipement, M. PHELEP et du sénateur HERISSON, le ministère s'est engagé à différer la construction de l'échangeur de COPPONEX et donc de le supprimer lors de la reprise éventuelle des travaux.

Suite à une conférence de presse du 23 avril 1999 à laquelle participaient MM. HERISSON et CARLE sénateurs, chacun s'est félicité de cet abandon de ce

projet inutile et coûteux en argent et en espace agricole.

### **Pièce 12.**

D'autant que l'impact environnemental est important puisque le projet prévoyait des chaussées décalées entre JUSSY et LE NOIRET abandonnées malgré les engagements de l'Etat à limiter l'impact paysager de l'autoroute.

Or l'échangeur implique le passage de l'autoroute en remblai au dessus du village de COPPONEX sur une hauteur de l'ordre de 6 mètres, et la perte de 120 à 180 hectares de terres agricoles sans que les chiffres fournis à l'appui de cet équipement dévastateur aient jamais été validés.

Le courrier de Mme la ministre de l'environnement du 3 mars 1998 demande la vérification *« de la validité des hypothèses de trafic en observant notamment la situation après la mise en fonctionnement de l'autoroute, mais aussi de définir les objectifs aujourd'hui supposés de développement économique du secteur lié à l'échangeur. »*

La Ministre poursuit :

*« Si l'utilité de l'échangeur est ainsi démontrée, alors, une concertation basée sur ces nouveaux éléments et sur des efforts d'intégration de l'ouvrage dans le site pourra être organisée par le préfet de la HAUTE SAVOIE avec l'ensemble des populations concernées ».*

### **Pièce 13.**

Nous sommes donc en présence d'un équipement parfaitement injustifié, ayant un fort impact paysager, et pour lequel des assurances ont été données qu'il serait omis lors d'une éventuelle reprise du projet autoroutier.

Or, il figure à nouveau dans le dossier ADELAC.

Les engagements de l'Etat faisaient pourtant valoir (page 8) que « le demi diffuseur de COPPONEX aura une emprise au sol réduite (par rapport à celle présentée à l'enquête publique) et sa configuration exacte, ainsi que ses conditions de raccordement à la RN 201, seront précisées lors des études d'avant projet autoroutier ».

Rappelons sur ce point le courrier en date du 2 mai 1997 de M. HERISSON, sénateur, qui affirme « Quel est le retour sur investissement ? Il est négatif car d'emblée il ne correspond à aucune nécessité économique, ni géographique. »

### **Pièce 14**

Dés le 20 janvier 1998, l'APEC avait fait valoir par l'intermédiaire de son conseil de l'époque que la procédure ayant donné lieu au décret déclaratif de DUP du 3 mai 1995 devrait être reprise.

## Pièce 15.

### 3.2. L'impact sur le site classé du Pont de la Caille

La création d'une zone nouvelle de matériaux excédentaires en lieu et place de l'aire de repos qui devait être réalisée sur le site du Pont de la Caille est une modification considérable de la perspective qui sera offerte aux visiteurs sur le plan paysager, mais également sur le plan touristique.

La création de cette aire de repos a donné lieu à une présentation exhaustive à la commission des sites de juin 1997.

En revanche, le principe de la suppression de cette aire de repos en 2006 n'a été soumis à aucun débat démocratique et ne figure pas dans le dossier d'enquête publique initial.

Il s'agit bel et bien d'abandonner le site prévu dans l'enquête publique de LA RAVOIRE et de le remplacer par un nouveau site qui n'a donné lieu à aucune étude d'impact et n'a pas été évoqué correctement lors de la commission des sites de février 2006.

Pourtant, il s'agit d'un projet colossal qui nécessite une modification du PLU de CRUSEILLES et s'inscrit en violation complète des engagements de l'Etat (page 57).

Dans un courrier du 15 novembre 1996, M. Bernard PONS, ministre de l'Equipement, écrit à M. Bernard ACCOYER :

*«S'agissant plus particulièrement du site du pont de la Caille, il a été décidé de mettre à profit la réalisation de l'infrastructure projetée pour valoriser le site dont la vocation touristique a été prise en compte dans l'étude d'impact. Compte tenu de la spécificité du site, il est prévu que le projet d'aménagement le concernant fasse l'objet d'une présentation complémentaire en commission départementale des sites. Le principe définitif des aires de repos du Pont de la Caille sera approuvé par une décision ministérielle portant sur le plan synoptique des aires annexes. La prise en compte de la problématique d'aménagement (tourisme, économie, environnement) sera assurée à ce niveau ».*

## Pièce 16.

L'ATMB, dans un courrier du 4 novembre 1996 à M. BOSSON, précisait :

*« Nous avons l'intention de soigner particulièrement les aménagements paysagers de l'aire de repos qui sera assez vaste, et les abords du vieux pont ; cela représente un enjeu financier assez important qui est prévu dans le budget de l'opération.*

*Il nous semble ainsi que c'est l'ensemble du site de la tranchée, de l'aire de repos et des abords des Ponts de la Caille qui doit être considéré.*

*Compte tenu de l'impact visuel de la tranchée somme toute limité pour l'essentiel aux seuls usagers de l'autoroute, et compte tenu de l'enjeu financier important pour une couverture sensiblement plus longue, il nous semble **que l'effort doit plutôt être fait en faveur de l'aménagement de l'aire de repos et de la revalorisation du site et des abords des Ponts de la Caille.***

*Je précise par ailleurs qu'en vertu des engagements de l'Etat, nous devons représenter l'ensemble du projet, ci-dessus décrit, devant la Commission des sites.*

*En définitive, et à **enveloppe budgétaire constante**, il nous semble bien, que face aux différents enjeux paysagers, la **priorité doit être donnée à l'aménagement de l'aire de repos et des abords des ponts de la Caille** ».*

### **Pièce 17.**

La commission des sites réunies le 30 juin 1997 valide le projet d'aménagement des ponts de la Caille.

### **Pièce 18.**

Il y est précisé qu'il s'agit d'une emprise de 8 hectares pour l'aire de repos et d'un investissement de 25 millions de francs, soit de l'ordre de 4 millions d'euros en 2006.

Autrement dit, l'aire de repos unique était un choix d'aménagement stratégique qui justifiait financièrement, dans une enveloppe budgétaire qui était celle de la concession de l'Etat à l'ATMB, l'absence de couverture de la tranchée ouverte du NOIRET sur toute sa longueur.

Aujourd'hui ADELAC supprime l'aire de repos et économise 4 millions d'euros, mais refuse de faire droit à la demande de couverture de l'A 41.

Les sommes économisées par la non réalisation de l'aire de repos ne sont pas réinvesties dans la couverture de la tranchée.

Et, de surcroît, ADELAC réalise des économies de chantier en déposant des

déblais sur le site de l'aire de repos !

Il s'agit là d'une violation évidente des engagements de l'Etat, et bien entendu d'une dénaturation grossière des termes de l'enquête publique de 1994 et de la décision finale de la DUP qui intégrait l'aménagement touristique du site du Pont de la Caille et excluait tout aménagement de ZME.

De plus, la réalisation de l'aire de repos était autorisée en 1997 sous la réserve expresse de conserver intégralement les boisements existants, et particulièrement la zone boisée entre l'aire et la route.

Il convient enfin de noter que M. PERRIN (direction départementale de l'équipement) lors de la réunion de la commission des sites de 1997, fait valoir que « la réglementation impose une aire de repos »...

La réglementation aurait elle changé sur ce point entre 1997 et 2006 ?

En tout état de cause, les requérants attendent avec intérêt les explications de l'Etat sur cette évolution réglementaire.

### **3.3. la nouvelle enquête relative à la loi sur l'eau**

Pour les raisons évoquées supra, les associations ne disposent pas de l'entier dossier de l'enquête publique « loi sur l'eau » qui s'est achevée le 27 janvier 2006.

Aux termes des engagements de l'Etat, en page 10, l'étude hydrogéologique doit avoir lieu APRES la présentation de l'avant projet autoroutier qui comprend l'étude environnementale.

Or ce projet autoroutier n'a été présenté dans ses très grandes lignes qu'à la réunion du comité de suivi du 27 février 2006, et dans des termes tellement vagues qu'ils n'engagent en réalité à rien.

Par conséquent, l'enquête « loi sur l'eau » a été mise en œuvre d'une manière parfaitement insatisfaisante, et dans une chronologie non-conforme aux engagements de l'Etat.

Débattre de l'impact hydrologique de l'autoroute, sans que tous les éléments constitutifs de ce projet n'aient été définis, est une parfaite aberration.

Dans son courrier d'observation du 25 janvier 2006 au commissaire enquêteur, la FRAPNA de la HAUTE SAVOIE regrette que l'enquête publique ait lieu AVANT la fin de l'enquête environnementale, et donc sur la base de données partielles dont l'impact n'a pas été précisément évalué.

La FRAPNA fait valoir que la quasi-totalité des sites de remblais sont localisés sur des terrains en pente en bordure de cours d'eau, c'est dire si ils présentent un risque de colmatage évident du lit sur de grandes distances par des particules fines lors de la réalisation du remblai et ensuite lors de l'érosion.

De plus, la pente du terrain entraîne un fort risque de glissement.

Et la FRAPNA liste les sites de remblais sur lesquels le risque est « prohibitif » sur les sites suivants :

- Le Nant de la Folle à FEIGERES
- Le site surplombant l'entrée du tunnel du Mont Sion
- Le site longeant la Folle à ANDILLY
- Le site du Nant de Follon
- Le site des Combes à CRUSEILLES

La FRAPNA s'oppose au busage des cours d'eau et demande un franchissement aérien pour le Nant de Follon notamment.

Elle insiste sur le fait que les impacts de l'ouvrage sur la ressource en eau, notamment sur les écoulements alimentant les captages d'eau potable ne sont pas sérieusement évalués.

Nous avons évoqué de ce point de vue les craintes des élus de la communauté de communes de CRUSEILLES et leur demande de sécurisation de l'alimentation en eau potable vers la C2A, la communauté de communes de la Fillière et la communauté de communes du Genevois...

En clair, personne n'est capable d'apporter **la preuve** que le captage de la DOUAI sera exempt de toute pollution ou de toute atteinte à son approvisionnement après la construction de l'autoroute A 41.

Pourtant nous sommes dans le cadre du **périmètre rapproché de protection** de la source.

De sorte que la relance des travaux sans enquête publique complémentaire viole les dispositions impératives de protection de l'intégrité des périmètres de protection tels qu'ils ressortent de l'arrêté préfectoral du 13 janvier 1994, modifié le 12 juillet 2000, et dont l'article 2.1 dispose que sont interdits :

*« Les excavations importantes du sol et du sous-sol (...) sauf en ce qui concerne les infrastructures routières : dans ce cas, la preuve devra être apportée qu'il n'est pas porté atteinte à la qualité des eaux ». »*

### **Pièce 31.**

En tout état de cause, aucune assurance n'a été apportée dans le cadre de la nouvelle enquête « loi sur l'eau » sur la sécurisation absolue du captage de la DOUAI.

La nécessaire intervention de la Communauté d'agglomération annécienne afin de sécuriser l'alimentation en eau potable de la communauté de communes de CRUSEILLES, intervention qui n'a donné lieu à aucune consultation du public constitue de plus fort, une modification des caractéristiques du projet puisque l'impact de la construction de l'A 41a été sous estimé de manière durable et environnementalement sensible.

De surcroît, comme nous l'avons vu, l'enquête de 2006c n'a pas respecté les termes des engagements de l'Etat : elle n'a pas permis une présentation exhaustive des projets d'ADELAC, en particulier s'agissant des ZME et du double tunnel sous le MONT SION, avant que l'enquête n'ait lieu.

L'Etat, pressé, a refusé d'appliquer ses propres prescriptions.

Mais également, et contrairement à l'arrêté préfectoral de 1997 relatif à la loi sur l'eau, l'Etat a, cette fois-ci, validé le fait que les ouvrages ne soient pas calibrés pour résister à une crue centennale.

Sur les ouvrages de moindre importance, l'Etat a accepté que les capacités des ouvrages soient appréciées à l'échelle des 25 dernières années ou des 10 dernières années.

En ces périodes de dérèglement climatique majeur, se traduisant par des phénomènes orageux inédits, cette acceptation par l'Etat d'une sous évaluation du risque est inacceptable.

De la même manière, le passage dans les ouvrages des corps flottants et solides, dont on sait que dans certaines conditions climatiques, ils peuvent avoir des conséquences d'aggravation de la crue n'est pas précisé alors qu'il l'était en 1997.

Mais elle se situe en deçà des engagements pris lors de la première enquête publique et n'a pour objectif que de limiter les investissements à réaliser par ADELAC au mépris des règles de sécurité minimales que l'Etat fait appliquer lors des travaux des communes ou des particuliers.

Sans crainte d'être contredit, il est constant que la politique de l'Etat en HAUTE SAVOIE a toujours été d'imposer la référence aux crues centennales.

Ce changement de la politique publique se traduisant par une moindre protection des populations vis à vis du risque de catastrophe naturelle.

### **Pièce 37 . Dispositions prises en 1997**

### **Pièce 38. Dispositions prises en 2006**

Il s'agit encore d'une modification significative du projet autoroutier.

### **3.4. De nouvelles zones de matériaux excédentaires hors DUP**

Il est établi que cinq sites de ZME ont été définis dans le cadre de l'enquête publique de 1994 :

- Le site des combes à CRUSEILLES
- Le site du Nant Trouble à ANDILLY
- Le site de Pomier à PRESILLY
- Le site du coteau à PRESILLY
- Le site du Nant de la Folle à Feigères / Saint Julien en Genevois

Au total, le volume concerné est de plus deux millions de mètres cubes de matériaux excédentaires, selon la convocation au comité de suivi du 7 octobre 1997.

### **Pièce 19.**

Le choix de ces sites renvoie à des contraintes majeures en matière d'impact environnemental : aucune décision ne doit être prise à la légère compte tenu de l'impact environnemental d'un tel projet.

Les explications en date du 23 février 1998 du préfet de la HAUTE SAVOIE à Mme la Ministre de l'environnement illustrent la complexité de ces choix.

### **Pièce 20.**

Le préfet précise qu'il y a eu une étude d'impact spécifique relative aux dépôts de matériaux, puis une enquête publique spécifique, et enfin un débat très large sur ces cinq sites dont les capacités nominales sont comprises entre 400.000 et 600.000 mètres cubes.

Or, ADELAC abandonne ces sites et les remplace par d'autres qui n'ont jamais donné lieu à enquête publique.

En effet, de manière informelle, et dans le cadre de « conventions d'occupation temporaire », ADELAC négocie avec des propriétaires l'utilisation de leurs terrains en vue d'y déposer des matériaux puis ADELAC redonnerait la jouissance à leurs propriétaires de ces terrains surélevés par l'apport des matériaux.

Les éléments communiqués lors des réunions du comité de suivi avant la suspension des travaux en 1998 étaient que le creusement d'un tube sous le MONT SION représentait 800.000 mètres cubes de déblais.

Si l'on reprend les cinq sites validés après enquête publique,

- Le site des combes à CRUSEILLES : ce site serait abandonné par ADELAC
- Le site du Nant Trouble à ANDILLY : ce site ne serait plus utilisé qu'en « réserve »
- Le site de Pomier à PRESILLY : ce site se situe dans un espace boisé classé. Il ne semble pas que la commune ait modifié son PLU pour permettre la suppression de cet espace boisé
- Le site du coteau à PRESILLY : ce site est abandonné par ADELAC
- Le site du Nant de la Folle à Feigères / Saint Julien en Genevois : ce site est abandonné par ADELAC

En revanche, ADELAC veut ouvrir trois nouvelles ZME sous réserve que les requérants n'en découvrent d'autres.

La première est celle du pont de la CAILLE déjà évoquée, et qui nécessite une modification du PLU de la commune de CRUSEILLES.

La seconde est celle « du Calvaire » sur la commune de COPPONEX : elle se situe sur le Nant de Follon particulièrement sensible sur le plan environnemental.

La troisième est une zone située au lieu dit « Chez Coquet » sur la commune de

PRESILLY, à la sorte Nord du Tunnel, qu'ADELAC négocie de gré à gré avec un agriculteur dans le cadre d'une occupation temporaire.

Dans leur mémoire au fond, les requérants ont sollicité de l'Etat la communication de l'état exhaustif des nouvelles ZME que ADELAC veut créer hors enquête publique (localisation, volume de déblais accueillis, conformité avec la législation des ZME du calvaire, du pont de la Caille et de Chez Coquet, conventions d'occupation temporaire conclues avec tel ou tel).

Ni la création de ces trois nouveaux sites ,ni l'abandon de trois, voir quatre des anciens sites de ZME, ne donnent lieu à aucune concertation, ni aucune étude d'impact d'ensemble de la part d'ADELAC.

Pourtant, les engagements de l'Etat précisent en page 8 :

*« En ce qui concerne les emprunts et dépôts de matériaux, il sera engagé une étude globale spécifique dont le comité de suivi des engagements de l'Etat assurera le contrôle et le suivi ».*

Nous savons qu'ADELAC négocie de gré à gré avec des propriétaires des zones de moindre importance sur lesquelles des déblais seront entreposés, dans le cadre de conventions passées en concertation avec la Chambre d'agriculture de la HAUTE SAVOIE.

### **3.5 Un cadre juridique parfaitement étranger à celui de 1995 : une concession de 55 ans à un concessionnaire de droit privé :**

Dès le départ des études relatives au double projet autoroutier de l'A 41 & A 400, la Société du tunnel du Mont Blanc STMB, devenue ATMB a été considérée comme le concessionnaire de l'A 41 malgré le fait que la directive « marchés publics de travaux » du 18 juillet 1989 aurait dû entrer en application en France dès le 19 juillet 1990, ce que l'Etat s'est bien gardé de mettre en œuvre pour poursuivre le programme ambitieux de construction autoroutière qu'il avait décidé, en recourant massivement à l'adossement.

Par conséquent, l'ensemble du dossier d'enquête publique a été conçu dans le cadre d'une concession à une société à capitaux exclusivement publics, finançant la réalisation de l'autoroute dans le cadre d'une prolongation de la durée d'exploitation du Tunnel du MONT BLANC permettant de financer une autoroute dont le coût kilométrique est prohibitif.

Ce cadre juridique est maintenant totalement différent.

La concession entre ADELAC et l'Etat a été approuvée par décret du 25 octobre 2005.

Cette concession prévoit une durée de 55 ans dérogatoire au droit commun.

Cette concession est réalisée auprès d'une société purement privée qui gèrera donc selon des critères de rentabilité vis-à-vis de ses actionnaires privés un équipement structurant de l'aménagement du territoire entre ANNECY et GENEVE.

Il s'agit incontestablement d'une modification considérable de l'économie générale de ce projet sur le plan capitalistique et économique.

Les tarifs annoncés par ADELAC sur le montant des prix de passage illustrent une volonté de rentabilisation de l'équipement qui rend crédible le fait que des utilisateurs aux revenus modestes ne paieront pas 10 euros pour un aller et retour quotidien.

En tout état de cause, l'enquête publique de 1994 se situait dans le cadre d'une intégration publique de la construction et de la gestion de l'autoroute.

**Ce mode de gestion est complètement différent aujourd'hui.**

Cette modification complète du cadre juridique quant aux conditions de concession de l'A 41 par rapport à celles dans lequel l'enquête publique a été conduite suffit à caractériser la nécessité d'une nouvelle enquête.

Les citoyens, majoritairement opposés à la privatisation des autoroutes, ne peuvent pas ne pas avoir leur mot à dire sur la question des modalités de concession d'un équipement aussi structurant qu'une autoroute.

### **3.6. La simultanéité de la construction des deux tubes sous le MONT SION :**

Comme nous l'avons évoqué plus haut, ADELAC doit construire les deux tubes sous le MONT SION simultanément du fait de la réglementation de 2001 consécutive à la catastrophe du Tunnel du MONT BLANC.

Au moment de l'enquête publique, s'appliquait une circulaire ministérielle de 1981 qui ne prévoyait pas l'obligation de deux tubes.

Par conséquent, en 1994, il a été prévu que la réalisation du second tube serait mise en œuvre dans un délai de **10 à 15 ans après la mise en service de l'A 41.**

La question qui nous intéresse est de savoir si pour autant, l'enquête publique de 1994 a été conduite **en prévoyant l'impact environnemental** de la construction

de l'autoroute avec ses deux tubes, dans un souci d'intégration, en particulier pour ce qui concerne les déblais de creusement des deux tubes.

Rappelons qu'un tube génère 800.000 mètres cubes de déblais qu'il faut stocker définitivement quelque part.

La réponse est apportée lors de la réunion du comité de suivi du 12 juin 1997.

### **Pièce 21.**

M. CHARDON, président de l'ATMB, déclare page 4 que l'ATMB doit faire face à trois types de contraintes, dont « *des contraintes financières : ATMB se doit de respecter un coût d'objectif égal à 3,2 milliards de francs (avec tunnel à un tube)* ».

Il est donc établi que l'ATMB est concessionnaire d'une autoroute où le tunnel sous le MONT SION est à un seul tube.

Plus important, M. PHELEP, directeur départemental de l'équipement, indique page 10 :

*« Le projet des dépôts de matériaux récemment mis à l'enquête n'a pas pris en compte les excédents du deuxième tube du tunnel car celui-ci sera réalisé 10 à 15 ans après la mise en service d'A 41. Le contexte général sera alors modifié et une DUP prise en 1997 sera caduque. »*

Et M. le préfet COQUET en tire les conclusions qui s'imposent suite à une question de la FRAPNA :

*« Dans quel cadre seront traités les excédents de matériaux du second tube du tunnel ?*

*M. le Préfet répond qu'ils feront l'objet d'une étude et d'une enquête publique spécifiques ».*

M. le préfet avait parfaitement raison : si les excédents de matériaux du second tube n'ont pas été examinés dans l'enquête publique de 1994, une seconde enquête publique intégrant l'impact sur l'environnement des 800.000 mètres cubes du second tube doit être diligentée.

9 ans avant la présente requête, l'administration préfectorale en agréait la demande par anticipation...

On comprend bien en effet que 12 ans après l'enquête publique, ADELAC qui doit extraire les 800.000 mètres cubes du second tube, soit contrainte de gérer différemment que l'ATMB la question des déblais de chantier ; d'où la

surélévation de l'autoroute à la sortie Nord du tunnel pour réutiliser des déblais sous l'autoroute, la création d'une nouvelle ZME chez Coquet immédiatement à la sortie du tube, etc.

Il s'agit d'une modification substantielle du projet et une nouvelle enquête publique doit être mise en oeuvre.

#### **4. Sur la double prolongation de la déclaration d'utilité publique :**

Le premier décret déclarant l'autoroute d'utilité publique est en date du 3 mai 1995.

Il a été prolongé une première fois le 3 mai 2000.

Il a été à nouveau prolongé le 5 mai 2004, c'est à dire un an avant la date anniversaire de la première prorogation.

Le décret a été publié au JO du 17 mai 2004.

Se situant dans une période au cours de laquelle la vigilance des associations et des riverains n'était pas en alerte, et loin du terme de la prorogation de 2000, aucun contentieux n'a été engagé à l'encontre de cette seconde prolongation.

Toutefois, il est constant, au visa de l'article L 11-5 du code de l'expropriation que la prorogation d'une DUP ne peut avoir lieu qu'une seule fois lorsque le délai accordé pour réaliser l'expropriation n'est pas supérieur à cinq ans, sans qu'une nouvelle enquête publique n'ait lieu.

Or, le délai de réalisation prévue par le décret de 1995 était de 5 ans : il ne pouvait pas être prorogé plus d'une fois.

En effet, par l'absurde, on constate qu'un projet débattu en 1994 n'a pas débuté 12 années plus tard.

Alors que nous nous plaçons dans le cadre de l'urgence...

La prorogation de la DUP du 5 mai 2004 étant manifestement illégale, il convient de plus fort d'ordonner la remise en route d'une enquête publique, nonobstant l'absence de contestation du décret en question.

#### **Pièces 32, 33 & 34**

Le fait que l'Etat ait volontairement produit un acte illégal pour justifier la reprise des travaux deux ans plus tard appelle, de plus fort et au visa de la convention d'AARHUS, une réexamen global de ce dossier sur l'ensemble de ces impacts

environnementaux, écologiques, etc.

## **5. Sur la remise en cause du plan d'occupation des sols de CRUSEILLES**

L'article L 11-4 du code de l'expropriation renvoie aux dispositions de l'article L 123-8 du code de l'urbanisme qui précise que **la déclaration d'utilité publique d'une opération** qui n'est pas compatible avec les prescriptions d'un plan d'occupation des sols rendu public ou approuvé **ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la modification du plan**, et si, en outre, l'acte déclaratif d'utilité publique est pris dans des conditions conformes aux prescriptions concernant l'approbation des plans d'occupation des sols. La déclaration d'utilité publique comporte alors modification du plan.

Or, la création de la ZME du pont de la Caille présentée à la commission des sites doit donner lieu à une modification du plan local d'urbanisme de CRUSEILLES.

Le Conseil municipal à la demande pressante d'ADELAC et du Préfet a accepté de lancer une révision simplifiée du Plan local d'urbanisme au cours d'une réunion récente.

Cette modification du PLU est la conséquence directe de la construction de l'A 41 et de la volonté d'ADELAC de créer une nouvelle ZME.

En tout état de cause, il est constant que cette ZME n'est pas conforme avec le Plan local d'urbanisme de CRUSEILLES.

ADELAC le reconnaît elle-même dans un document appelé « notice d'impact environnemental du projet de ZME de la Caille.

Par le présent mémoire, il est fait sommation à Monsieur le Préfet de communiquer les éléments communiqués par ADELAC et l'Etat à la Mairie de CRUSEILLES lors du conseil municipal de juillet 2006.

### **Pièce 35 Notice d'impact du 13 avril 2006 pages 3 & 4.**

Mais ceci ne peut être sérieusement contesté.

Les prescriptions de l'article L 11-4 du code de l'expropriation et de l'article L 123-8 du code de l'urbanisme sont violés : la suspension s'impose d'autant plus.

## **6. Sur l'urgence**

Les requérants seront extrêmement brefs sur ce point.

Les travaux viennent de démarrer il y a seulement quelques jours de manière active et que les engins de chantier sont maintenant au travail.

La volonté de l'Etat et d'ADELAC de créer une situation irrémédiable en conduisant ce chantier à toute vitesse illustre la nécessité d'une mesure de suspension.

La prescription d'une nouvelle enquête publique serait sans objet une fois les travaux réalisés.

En présence d'une modification des caractéristiques de l'ouvrage, le Tribunal administratif de GRENOBLE a déjà ordonné la mise en route d'une enquête publique.

### **Pièce 36.**

Il convient d'appliquer cette jurisprudence à l'autoroute A 41 dont l'urgence de l'utilité publique remonte maintenant à onze années.

Etant rappelé in fine que le concessionnaire a accepté à l'article 6.3 de la concession de « se conformer aux engagements pris dans le cadre de la procédure de déclaration publique de l'autoroute et, le cas échéant, aux autres engagements figurant au dossier d'enquête publique ou dans le dossier des engagements de l'Etat figurant à l'annexe 14 au présent cahier des charges »

### **Pièce 39**

#### **Par ces motifs,**

- prononcer la suspension de la décision de refus de Monsieur le préfet de la HAUTE SAVOIE de procéder à une nouvelle enquête publique relative à la construction de l'autoroute A 41 entre VILLY LE PELLOUX et SAINT JULIEN EN GENEVOIS en date du 18 mai 2006 du fait des modifications d'ensemble du projet autoroutier, et en particulier de la construction simultanée des deux tubes sous le MONT SION occasionnant la production de 800.000 mètres cubes de déblais supplémentaires.
- enjoindre à Monsieur le Préfet de la HAUTE SAVOIE de prescrire la cessation des travaux entrepris depuis quelques semaines, sans délai, sur le fondement de l'article L 911-1 CJA sous astreinte de 50.000 euros par jour de retard à compter de la date fixée par le juge des référés sur le fondement

de l'article L 911-3 CJA

- Condamner l'Etat à verser aux requérants la somme de 5.000 euros au titre de l'article L 761-1 du CJA

Sous toutes réserves  
Et ce sera justice

**Me Thierry BILLET**

**BORDEREAU DE PIÈCES COMMUNIQUÉES**  
**en sus des pièces citées dans le mémoire**

**23. Conclusions de l'enquête publique initiale en date du 4 août 1994**

**24. Carte jointe au dossier d'enquête publique faisant apparaître l'aire de repos du Pont de la Caille**

**25. Les engagements de l'Etat**

(document communiqué en un seul exemplaire au Tribunal dans la mesure où il est difficile à reproduire et se trouve nécessairement dans les dossiers de l'Etat)