

N^{os} 438686, 439020, 439077, 439079,
439173

REPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

- VILLE DE GENEVE et autre
- EUROPE ECOLOGIE LES VERTS
REGION SAVOIE et autres
- ASSOCIATION DE CONCERTATION
ET DE PROPOSITION POUR
L'AMENAGEMENT ET LES
TRANSPORTS et autres
- ASSOCIATION ACTION ABANDON
AUTOROUTE et autres
- ASSOCIATION UNION DES
FEDERATIONS RHÔNE-ALPES DE
PROTECTION DE LA NATURE et autres

Le Conseil d'Etat statuant au contentieux
(Section du contentieux, 10^{ème} et 9^{ème} chambres réunies)

Sur le rapport de la 10^{ème} chambre
de la section du contentieux

Mme Isabelle Lemesle
Rapporteure

M. Arnaud Skzryerbak
Rapporteur public

Séance du 17 décembre 2021
Décision du 30 décembre 2021

Vu les procédures suivantes :

1° Sous le n°438686, par une requête, un mémoire complémentaire et deux mémoires en réplique, enregistrés les 14 février 2020, 9 juin 2020, 12 mai 2021 et 7 octobre 2021 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, la ville de Genève et la ville de Carouge demandent au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir le décret du 24 décembre 2019 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Machilly et Thonon-les-Bains, dans le département de la Haute-Savoie, conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Machilly, Bons-en-Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel et Thonon-les-Bains ;

2°) à titre subsidiaire, d'abroger ce décret ;

3°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Les villes de Genève et Carouge soutiennent que :

- le décret attaqué est entaché d'irrégularité, faute d'avoir été contresigné par le ministre chargé des affaires étrangères ;
- les omissions de l'étude d'impact relatives à son périmètre, à la séquence « éviter, réduire et compenser » (ERC) et aux incidences du projet sur le climat entachent le décret attaqué d'irrégularité ;
- les insuffisances de l'étude d'impact résultant du défaut d'actualisation des données sur lesquelles elle se fonde, des carences des prospections menées sur le site, du caractère erroné des coûts associés à la création des passages de grande faune, du caractère lacunaire des solutions de substitution, de la surestimation des projections de trafic et des carences de l'étude acoustique entachent le décret attaqué d'irrégularité ;
- le décret attaqué méconnaît les stipulations de la convention sur la protection des Alpes et son protocole applicable dans le domaine des transports ;
- le décret attaqué méconnaît les dispositions de l'article L. 110-1 du code de l'environnement et la séquence ERC ;
- le décret attaqué méconnaît les dispositions relatives au climat ;
- le décret attaqué est incompatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021 du bassin Rhône- Méditerranée ;
- le décret attaqué méconnaît la réglementation applicable en matière de pollution sonore ;
- l'opération projetée est dépourvue d'utilité publique compte tenu de l'existence d'offres de transport alternatives, des coûts de l'opération, de la faiblesse des gains attendus et des inconvénients excessifs pour l'environnement ;
- le décret attaqué méconnaît les stipulations des articles 5 et 6 de la convention d'Espoo sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière.

Par trois mémoires en défense, enregistrés le 9 février, le 22 juillet et le 10 décembre 2021, la ministre de la transition écologique conclut au rejet de la requête. Elle soutient que les moyens soulevés par les villes requérantes ne sont pas fondés.

2° Sous le n°439020, par une requête et quatre mémoires en réplique, enregistrés les 24 février 2020, 9 juin 2020, 22 mars 2021, 21 octobre 2021 et 12 décembre 2021 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, Europe Ecologie Les Verts - région Savoie (EELV - rS), Mme Jeannine Gotereau et Mme Sylvie Lefebvre demandent au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir le décret du 24 décembre 2019 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Machilly et Thonon-les-Bains, dans le département de la Haute-Savoie, conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Machilly, Bons-en-Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel et Thonon-les-Bains ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Europe Ecologie Les Verts - région Savoie et les autres requérantes soutiennent que :

- le décret attaqué est entaché d'irrégularité dès lors que l'étude socio-économique jointe au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est fondée sur des données erronées et des chiffres arbitraires ;

- les insuffisances de l'étude d'impact, dont l'analyse essentielle n'a pas été complétée, notamment en ce qui concerne la destruction des habitats naturels, y compris les zones humides, les projections de trafic et l'impact sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, en dépit de la recommandation de l'autorité environnementale, entachent le décret attaqué d'irrégularité ;

- le décret attaqué méconnaît les stipulations de la convention sur la protection des Alpes et son protocole applicable dans le domaine des transports ;

- le décret attaqué est incompatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021 du bassin Rhône- Méditerranée ;

- l'opération projetée est dépourvue d'utilité publique ;

- le décret attaqué est entaché d'une erreur manifeste d'appréciation.

Par trois mémoires en défense, enregistrés les 9 février, 22 juillet et 10 décembre 2021, la ministre de la transition écologique conclut au rejet de la requête. Elle soutient que la requête n'est pas recevable et que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

3° Sous le n°439077, par une requête, un mémoire complémentaire et trois mémoires en réplique, enregistrés les 24 février 2020, 9 juin 2020, 19 mai 2021, 19 octobre 2021 et 14 décembre 2021 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, l'association de concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports, la fédération des associations d'usagers des transports de la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'association Inspire, la confédération paysanne de Haute-Savoie, la section genevoise de l'association transports et environnement, l'association pour la qualité de la vie, la Ligue de protection des oiseaux

Auvergne-Rhône-Alpes, le groupement d'exploitation en commun Les Mimosas, la société Les Daignières, le groupement agricole d'exploitation en commun (GAEC) La Voyagère, le GAEC Les Hermones, le GAEC La Rochette, le GAEC Les Cassapans, la société coopérative agricole du massif des Moises, le groupement foncier agricole l'alpage des Hermones, le GAEC Gondrand, MM. Grégoire Berthon, Julien Poulat, Louis Bullat, Gérard Comte, Robert Layat, Alexis Soquet, Jean-Charles Piani, Jean Sabardine, Emile Bétemps, Michel Cretallaz, Gabriel Lavy, Frédéric Vésin, Yves Mermaz, Alain Condevaux, Gaetan Roch, Edouard Roch, Thierry Bovet, Mmes Elise Sauvadet, Arlette Bonalumi, M. et Mme Serge Maïon, et M. et Mme Nicolas Pasquier demandent au Conseil d'Etat :

1°) à titre principal, d'annuler pour excès de pouvoir le décret du 24 décembre 2019 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Machilly et Thonon-les-Bains, dans le département de la Haute-Savoie, conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Machilly, Bons-en-Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel et Thonon-les-Bains ;

2°) à titre subsidiaire, d'abroger ce décret ;

3°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

L'association de concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports et les autres requérants soulèvent les mêmes moyens que sous le n°438686.

Par trois mémoires en défense, enregistrés les 11 février, 22 juillet et 10 décembre 2021, la ministre de la transition écologique conclut au rejet de la requête. Elle soutient que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

4° Sous le n°439079, par une requête, un mémoire complémentaire et deux mémoires en réplique, enregistrés les 24 février 2020, 9 juin 2020, 17 mai 2021, 19 octobre 2021 et 14 décembre 2021, au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, l'association Action Abandon Autoroute Chablais, M. et Mme Grelier, Mmes Florence Nogues, Christelle Viller, Olivia Huttner, MM. Christian Geneston, Jean-Marc Rollin, Anthony Grégoire et Ludovic Guérin demandent au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir le décret du 24 décembre 2019 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Machilly et Thonon-les-Bains, dans le département de la Haute-Savoie, conférant le statut autoroutier à la liaison

nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Machilly, Bons-en-Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel et Thonon-les-Bains ;

2°) à titre subsidiaire, d'abroger ce décret ;

3°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

L'association Action Abandon Autoroute Chablais et les autres requérants soulèvent les mêmes moyens que sous le n°438686.

Par trois mémoires en défense, enregistrés les 11 février, 22 juillet et 10 décembre 2021, la ministre de la transition écologique conclut au rejet de la requête. Elle soutient que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

5° Sous le n°439173, par une requête et un mémoire en réplique, enregistrés les 27 février 2020 et 15 septembre 2021 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, l'association Union des fédérations Rhône-Alpes de protection de la nature, l'association pour la protection des animaux sauvages, l'association désenclavement cohérent et protection des habitants, l'association ATTAC France, l'association ATTAC 74 Genevois, l'association ATTAC 74 groupe Chablais, l'association mouvement écologique de la haute vallée de l'Arve (MEHVA), l'association club de l'ermitage, l'association environnement Reignier-Esery, le collectif « non au gaz schiste pays de Savoie et de l'Ain, l'association communale de chasse agréée de Ballaison, l'association communale de chasse agréée de Perrignier, l'association communale de chasse agréée de Lully, l'association communale de chasse agréée de Margencel, l'association communale de chasse agréée de Machilly, Mmes Mireille Burgnard, Laurie Burgnard, Chantal Clairens, Marie-Thérèse Deruaz, Karine Danoy-Gobber, Marlène Attangana-Gobber, Hélène Himmelspach, Catherine Sottiolotta, MM. Dominique Côte, Paul Deruaz, Jean-Paul Deruaz Gontier, Enric Gobber, Pierre-Louis Gobber, Amadeu Moreira, Eric Perrillat-Monet, Mathieu Jusselin, Samuel Maion-Fontana et Christophe Parmentier demandent au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir le décret du 24 décembre 2019 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Machilly et Thonon-les-Bains, dans le département de la Haute-Savoie, conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Machilly, Bons-en-Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel et Thonon-les-Bains ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

L'Union des fédérations Rhône-Alpes de protection de la nature et les autres requérants soutiennent que :

- les insuffisances de l'étude d'impact résultant du fractionnement du projet dans le temps et dans l'espace, mais aussi relatives à l'analyse des variantes, à l'état initial du diagnostic écologique, à l'évolution de l'environnement en l'absence du projet d'autoroute et aux incidences notables de ce dernier entachent le décret attaqué d'irrégularité;
- le décret attaqué méconnaît les dispositions des articles L. 123-1 et L. 123-7 du code de l'environnement ;
- l'opération est dépourvue d'utilité publique.

Par un mémoire en défense, enregistré le 9 février 2021, la ministre de la transition écologique conclut au rejet de la requête. Elle soutient que les moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

Sous les n^{os} 438686, 439020, 439077, 439079 et 439173, les requêtes ont été communiquées au Premier ministre et au ministre de l'Europe et des affaires étrangères qui n'ont pas produit de mémoire.

Sous les n^{os} 438686, 439077 et 439079, en application des dispositions de l'article R. 611-7 du code de justice administrative, les parties ont été informées que la décision du Conseil d'Etat était susceptible d'être fondée sur le moyen, relevé d'office, tiré de ce que les conclusions subsidiaires tendant à l'abrogation d'un acte non réglementaire sont irrecevables.

Sous le n^o439077, par un mémoire complémentaire enregistré le 15 décembre 2021, l'association de concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports et autres reprennent leurs conclusions par les mêmes moyens. Ils soutiennent que la jurisprudence issue de la décision du Conseil d'Etat statuant au contentieux n 437141 doit être étendue aux décisions d'espèce que constituent les déclarations d'utilité publique et qu'en tout état de cause le décret attaqué revêt un caractère réglementaire en tant que son article 6 emporte approbations de nouvelles dispositions de plans locaux d'urbanisme.

Sous le n^o439079, par un mémoire complémentaire enregistré le 15 décembre 2021, l'association Action Abandon Autoroute Chablais reprennent leurs conclusions par les mêmes moyens. Ils soutiennent que la jurisprudence issue de la décision du Conseil d'Etat statuant au contentieux n 437141 doit être étendue aux décisions d'espèce que constituent les déclarations d'utilité publique et qu'en tout état de cause le décret attaqué revêt un caractère réglementaire en tant que son article 6 emporte approbations de nouvelles dispositions de plans locaux d'urbanisme.

Sous le n°438686, par un mémoire complémentaire enregistré le 15 décembre 2021, l'association Action Abandon Autoroute Chablais reprennent leurs conclusions par les mêmes moyens. Ils soutiennent que la jurisprudence issue de la décision du Conseil d'Etat statuant au contentieux n 437141 doit être étendue aux décisions d'espèce que constituent les déclarations d'utilité publique et qu'en tout état de cause le décret attaqué revêt un caractère réglementaire en tant que son article 6 emporte approbations de nouvelles dispositions de plans locaux d'urbanisme.

Vu les autres pièces des dossiers ;

Vu :

- la Constitution, notamment son préambule ;
- la convention sur la protection des Alpes dite « convention alpine » de 1991 et son protocole applicable dans le domaine des transports signé à Lucerne le 31 octobre 2000 ;
- la convention sur l'évaluation de l'impact de l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991 ;
- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code de l'urbanisme ;
- l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 ;
- le code de justice administrative ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de Mme Isabelle Lemesle, conseillère d'Etat,
- les conclusions de M. Arnaud Skzryerbak, rapporteur public ;

La parole ayant été donnée, après les conclusions, à la SCP Foussard, Froger, avocat de la Ville de Genève ;

Vu, sous le n°438686, la note en délibéré, enregistrée le 17 décembre 2021, présentée par la ville de Genève et autre ;

Vu, sous le n°439077, la note en délibéré, enregistrée le 20 décembre 2021, présentée par l'association de concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports et autres ;

Vu, sous le n°439079, la note en délibéré, enregistrée le 20 décembre 2021, présentée par l'association Action Abandon Autoroute Chablais et autres ;

Vu sous les n^{os} 438686, 439077 et 439079, la note en délibéré, enregistrée le 20 décembre 2021, présentée par la ministre de la transition écologique ;

Considérant ce qui suit :

1. Les requêtes des villes de Genève et Carouge, d'Europe Ecologie Les Verts - région Savoie et autres, de l'association de concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports et autres, de l'association Action Abandon Autoroute Chablais et autres et de l'association Union des fédérations Rhône-Alpes de protection de la nature et autres tendent à l'annulation pour excès de pouvoir du décret du 24 décembre 2019 déclarant d'utilité publique les travaux de création d'une liaison à 2 × 2 voies entre Machilly et Thonon-les-Bains, dans le département de la Haute-Savoie, conférant le statut autoroutier à la liaison nouvellement créée et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Machilly, Bons-en-Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel et Thonon-les-Bains. Il y a lieu de les joindre pour statuer par une même décision.

Sur les conclusions à fin d'annulation du décret attaqué :

En ce qui concerne la légalité externe :

S'agissant du contreseing du ministre chargé des affaires étrangères :

2. L'article 22 de la Constitution dispose que « *Les actes du Premier ministre sont contresignés, le cas échéant, par les ministres chargés de leur exécution* ». Ni la déclaration d'utilité publique prononcée par le décret attaqué, ni la mise en conformité des plans locaux d'urbanisme des communes de Haute-Savoie concernées par le projet, ni aucune des autres mesures décidées par le décret attaqué ne requiert l'intervention d'une décision relevant de la compétence du ministre des affaires étrangères. Il s'ensuit que le moyen tiré de ce que le décret attaqué aurait dû être contresigné par ce ministre ne peut qu'être écarté.

S'agissant de l'avis de l'autorité environnementale et des recommandations de la commission d'enquête :

3. Aux termes de l'article L.123-1 du code de l'environnement : « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision* ». Ces dispositions n'ont ni pour objet, ni pour effet de conférer un caractère conforme ni aux recommandations de la commission d'enquête, ni à celles de l'autorité environnementale qui émet un avis sur le fondement du V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Dès lors, le moyen tiré de ce qu'elles auraient été méconnues faute pour l'autorité compétente d'avoir tenu compte de l'ensemble de ces recommandations ne peut qu'être écarté.

S'agissant de la consultation de la Confédération helvétique :

4. Selon l'article L. 123-7 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat, membre de la Communauté européenne ou partie à la convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière signée à Espoo, les renseignements permettant l'information et la participation du public sont transmis aux autorités de cet Etat, à la demande de celles-ci ou à l'initiative des autorités françaises. Les autorités de l'Etat intéressé sont invitées à participer à l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ou à la procédure de participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19* ».

5. Il ressort des pièces du dossier que les autorités françaises ont transmis aux autorités suisses les éléments d'information sur le projet d'autoroute et leur ont permis de formuler leurs observations. Il s'ensuit qu'à supposer même que ce projet ait des conséquences notables sur l'environnement de la Confédération helvétique, le moyen tiré du défaut d'information des autorités suisses manque en fait.

S'agissant de l'étude d'impact :

6. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « (...) II.- *Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas.*(...) III.- *L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage.*L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :/1° La population et la santé humaine ;/2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;/3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;/4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;/5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°./Les incidences sur les facteurs énoncés englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et aux catastrophes pertinents pour le projet concerné./Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité (...)/ V.- *Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet (...)* L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage

(...) » ». L'article R. 122-5 du même code dispose que : « I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine./ II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : 2° Une description du projet, y compris en particulier :/ – une description de la localisation du projet ;/ – une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;/ – une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;/ – une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement (...)/ 3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;/ 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;/ 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :/ (...) b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; (...)/ f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;/ (...) 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;/ 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :/ (...) – éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;/ – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. (...) 9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ; 10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ; / (...) III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :/ (...) – une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;/ – une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;/ – une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences./

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 (...) ».

7. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

Quant au périmètre de l'étude d'impact :

8. Il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact du projet d'autoroute en litige sert de support à l'évaluation environnementale de quatre opérations : la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains, la suppression des passages à niveaux 65 et 66 à Perrignier, la requalification de la route départementale 1005 dans les traverses de Massongy, Sciez et Douvaine et la requalification de la route départementale 903 dans les traverses de Bons-en-Chablais et Perrignier. Même si ces travaux s'inscrivent dans la continuité de l'élargissement de trois à quatre voies de la liaison entre le carrefour des Chasseurs situé à la sortie d'Annemasse et Machilly, décidé en 2006 et réalisé en 2014, ils constituent une opération distincte et autonome. Par suite, le moyen tiré de ce que le projet aurait été illégalement fractionné en méconnaissance de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, cité au point 6, doit être écarté.

Quant au caractère obsolète des données de l'étude d'impact :

9. Il ressort des pièces du dossier que les études de trafic mentionnées dans l'étude d'impact ont été conduites sur la base de la dernière version 2.2 du modèle multimodal transfrontalier disponible au moment de l'élaboration de l'étude d'impact, finalisée à partir de la fin de l'année 2015, qui s'appuie sur les données sociodémographiques de l'année 2014 ainsi que, s'agissant des déplacements, sur l'enquête déplacements grand territoire (EDGT) de l'année 2007 pour les territoires français (départements de l'Ain et de la Haute-Savoie), avec un redressement, pour la période 2010-2014 sur la base des données sociodémographiques. Les développements sur la comparaison des variantes et la justification du projet retenu s'appuient notamment quant à eux sur la concertation et les études conduites suite au courrier du ministre chargé des transports du 12 février 2014 arrêtant le principe de mise en concession du projet autoroutier. Dès lors, le moyen tiré d'un défaut d'actualisation des données de l'étude d'impact à la date de la décision attaquée doit être écarté.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du 2° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives à la description du projet :

10. Les documents soumis à l'enquête publique ont pour objet non de décrire en détail les ouvrages envisagés mais seulement de permettre au public de connaître la nature et la localisation des travaux prévus ainsi que les caractéristiques générales des ouvrages les plus importants. Il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact présente les caractéristiques du pont-rail de Méssinges, situé sur la commune d'Allinges. Le moyen tiré du caractère insuffisant de cette description ne peut dès lors qu'être écarté.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du 3° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives à la description de l'environnement :

11. Il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact présente une analyse de l'état initial de l'environnement et de son évolution qui expose la méthodologie des expertises menées au travers de 29 passages sur le terrain effectués par des experts naturalistes, dont des passages en période hivernale les 20 et 21 janvier 2016 pour les oiseaux, ainsi que les 16 et 17 mars 2016 pour les oiseaux, les amphibiens et les reptiles. Elle présente également une analyse des effets potentiels du projet et les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser ces effets. L'évolution prévisible de l'environnement en l'absence du projet y est également décrite, ainsi que la méthodologie qui a comporté une analyse bibliographique et des consultations préalablement aux inventaires de terrain. Il s'ensuit que le moyen tiré du caractère insuffisant des mesures de prospection dont il n'est pas justifié qu'elles auraient pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou qu'elles auraient été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, doit être écarté.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du 4° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives à la description des facteurs entrant dans le champ de l'évaluation environnementale :

12. S'il est soutenu que l'étude d'impact est insuffisante en ce que l'état initial du milieu naturel n'est pas présenté de manière exhaustive, en particulier en ce qui concerne les habitats naturels, les zones humides, la flore et certaines espèces animales, l'exigence d'une telle exhaustivité au stade de l'enquête publique ne résulte d'aucun texte légal ou réglementaire.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du b) du 5° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives à l'utilisation des ressources naturelles :

13. Les requérants n'apportent au soutien de leurs allégations selon lesquelles l'étude d'impact n'évaluerait pas suffisamment les effets du projet sur les sols aucun élément permettant d'en apprécier le bien-fondé.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du f) du 5° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives au climat :

14. L'étude d'impact comporte bien, conformément aux dispositions du f) du 5° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement citées au point 6, une description des incidences du projet sur le climat, une description de la vulnérabilité du projet au changement climatique ainsi qu'une étude complémentaire sur les émissions de gaz à effet de serre, sans que les requérants puissent utilement se prévaloir du rapport de juin 2019 du Haut-Conseil pour le climat, de la « stratégie bas carbone » ou de la programmation pluriannuelle de l'énergie.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives aux solutions de substitution :

15. Il ressort des pièces du dossier que les solutions de substitution envisagées et les raisons ayant conduit au choix du projet sont présentées dans l'étude d'impact. La comparaison des variantes et la justification de la variante retenue s'appuient sur la comparaison des partis d'aménagement et variantes issues des études préalables à la précédente déclaration d'utilité publique de 2006, ainsi que sur la concertation et les études techniques et environnementales conduites à la suite du courrier du ministre chargé des transports du 12 février 2014 arrêtant le principe de mise en concession du projet autoroutier. Par ailleurs, l'étude d'impact a été complétée, conformément à la recommandation de l'autorité environnementale, en ce qui concerne l'état initial relatif aux déplacements, par une analyse des besoins et des raisons des choix modaux des individus. Il en ressort que le développement des transports collectifs ne résolvait pas les problèmes liés à la saturation du réseau routier départemental. Quant au covoiturage, alors même qu'aucune disposition légale ou réglementaire n'impose au maître d'ouvrage de mentionner la réalisation d'aires de covoiturage dans l'étude d'impact, celle-ci prévoit en l'espèce de potentielles aires de covoiturage à proximité des diffuseurs de Perrignier et d'Anthy-sur-Léman, en complément de celles déjà proposées au voisinage du diffuseur de Machilly. Si les villes requérantes regrettent l'absence de prise en compte, notamment, d'une variante qui serait composée d'une amélioration du réseau routier existant et de la création d'une voie nouvelle, il n'appartient pas au juge de l'excès de pouvoir de porter une appréciation sur l'opportunité des différentes variantes retenues par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact. Il s'ensuit que le moyen tiré du caractère insuffisant des solutions de substitution dont il n'est pas justifié qu'elles auraient pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou qu'elles auraient été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, doit être écarté.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du 8° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives à la séquence éviter - réduire - compenser :

16. S'il est soutenu que les mesures de la séquence « éviter, réduire et compenser » (ERC) sont imprécises en ce qui concerne les zones humides, que les sites permettant la compensation sont identifiés de manière lacunaire et que la méthode d'identification des zones humides est contestable, il ressort des pièces du dossier que le maître d'ouvrage, suivant les recommandations de l'autorité environnementale a, dès le stade de l'enquête publique, inséré dans l'étude d'impact des informations complémentaires précisant la quantification du besoin compensatoire par type de milieu et identifiant les mesures de compensation. Par ailleurs, la circonstance que les mesures ERC soient en tant que de besoin, précisées ou complétées ultérieurement, notamment à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre des polices d'environnement, n'est pas de nature, par elle-même, à entacher l'étude d'impact d'illégalité.

17. Par ailleurs, les requérants ne justifient pas en quoi les mesures d'évitement quant au risque de collision de la grande faune avec la ligne de chemin de fer qui borde l'autoroute seraient insuffisantes. Quant à la circonstance que les six ouvrages d'art mixtes assurant des rétablissements de communication et des continuités écologiques de même que le coût du passage supérieur spécifique « grande faune » entre les ruisseaux d'Avully et de Gorge, aient été comptabilisés dans le poste « ouvrage d'art » de l'opération et non dans celui intitulé « coûts des aménagements liés au milieu naturel », il n'est pas justifié de ce qu'elle aurait eu

pour effet de nuire à l'information complète de la population ou à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du 10° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives à la description des méthodes d'identification et d'évaluation des incidences notables sur l'environnement :

18. S'il est soutenu que les projections de trafic sont surestimées, faute de tenir compte des hypothèses de changements de comportement des usagers plus réalistes et plus ambitieuses pour être conformes aux engagements des pouvoirs publics en matière d'environnement et de santé, il ressort des pièces du dossier que le modèle utilisé, qui fait l'objet d'une mise à jour décennale, permet de prendre en compte les évolutions de comportements de manière raisonnable. Par ailleurs, tous les projets d'aménagements routiers et offres de transport collectif prévus dans le périmètre du projet contesté, tels que les projets de transport collectif à haut niveau de service « 1005 », entre Thonon-les-Bains et Genève, la liaison ferroviaire transfrontalière CEVA « Cornavin, Eaux-Vives, Annemasse » et le bus à haut niveau de service « Tango », ont bien été pris en compte dans la modélisation utilisée pour les études de trafic du projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains. Le moyen tiré des insuffisances en matière de projection de trafic ne peut donc qu'être écarté.

Quant à l'analyse, dans l'étude d'impact, des mesures prévues au titre du III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatives à la protection contre les nuisances sonores :

19. S'il est soutenu que les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre sont fondés sur des études acoustiques insuffisantes, il ressort des pièces du dossier, en premier lieu, que les normes NF S31-10 et NF S31-085 étaient bien applicables au mesurage in situ du bruit des habitations situées le long de la ligne n° 892 000 Longeraie - Le Bouveret dont le trafic est limité, et, en second lieu que dans le hameau de Mésinges, où l'impossibilité de réaliser l'autoroute en déblai n'est d'ailleurs pas établie, les niveaux de bruit à l'horizon de vingt ans après la mise en service de la liaison Machilly-Thonon sont inférieurs aux niveaux de bruit maximum requis en ambiance sonore initiale modérée, à l'exception d'une habitation, la plus proche de la liaison autoroutière projetée, qui fait l'objet de modalités de protections particulières. Par ailleurs, les dispositions de l'article R. 571-45 du code de l'environnement ne peuvent utilement être invoquées dans la présente instance, à propos de l'opération de suppression des passages à niveaux n°65 et 66 à Perrignier qui a fait l'objet d'une enquête d'utilité publique commune avec le projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains et donné lieu à une déclaration d'utilité publique distincte, par arrêté préfectoral n°2019-0052 du 12 juillet 2019. Le moyen tiré de ce que des insuffisances en matière d'étude acoustique auraient eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou auraient été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative doit donc être écarté.

S'agissant de l'évaluation socio-économique :

20. S'il est soutenu que l'évaluation socio-économique est fondée sur des données erronées et lacunaires ainsi que des chiffres arbitraires, d'une part, les requérants

n'apportent au soutien de leurs allégations aucun élément de nature à démontrer que les données utilisées ne seraient pas conformes à la réalité, ni qu'une telle insuffisance, à la supposer avérée, aurait pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou qu'elles auraient été de nature à exercer une influence sur le sens de la décision prise par l'autorité administrative. D'autre part, il ressort des pièces du dossier que l'évaluation socioéconomique tient compte de l'ensemble des projets et des réalisations de transports collectifs envisagés à l'horizon 2024 sur le territoire du Chablais, notamment du « Léman Express » et de la ligne ferroviaire reliant Annemasse à Evian-les-Bains. Il s'ensuit que le moyen ne peut qu'être écarté.

En ce qui concerne la légalité interne :

S'agissant de la méconnaissance de la Charte de l'environnement :

21. Aux termes de l'article 1er de la Charte de l'environnement : « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ». Son article 6 dispose que « *Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social* ».

22. Lorsque des dispositions législatives ont été prises pour assurer la mise en œuvre des principes énoncés aux articles 1^{er} et 6 de la Charte de l'environnement, à laquelle le Préambule de la Constitution fait référence en vertu de la loi constitutionnelle du 1er mars 2005, la légalité des décisions administratives s'apprécie par rapport à ces dispositions, sous réserve, s'agissant de dispositions législatives antérieures à l'entrée en vigueur de la Charte de l'environnement, qu'elles ne soient pas incompatibles avec les exigences qui découlent de cette charte. Ainsi la légalité du décret attaqué doit être appréciée au regard des dispositions du code de l'environnement qui mettent en œuvre les articles 1^{er} et 6 de la Charte de l'environnement et non directement au regard de cette Charte.

S'agissant de la méconnaissance des engagements internationaux de la France :

23. En premier lieu, s'il est soutenu que le décret attaqué méconnaît les engagements pris par la France au titre de l'Accord de Paris sur le climat, adopté le 12 décembre 2015, signé par la France à New York le 22 avril 2016, les stipulations du paragraphe 1 de son article 4 aux termes duquel les Etats parties « *cherchent à parvenir* », en vue d'atteindre l'objectif de température à long terme contenant l'élévation de la température moyenne de la planète, « *au plafonnement mondial des émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais (...) et à opérer des réductions rapidement par la suite (...)* » n'ont pas pour objet de faire obstacle par principe à tout nouveau projet de construction d'autoroute. Le moyen tiré de leur méconnaissance ne peut donc, en tout état de cause, qu'être écarté.

24. En deuxième lieu, les stipulations de l'article 11 du protocole d'application de la convention alpine dans le domaine des transports, dit « protocole transports », posent les conditions dans lesquelles les parties contractantes peuvent construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic intra-alpin. Il ressort des pièces du dossier que le projet d'autoroute en litige évite les zones les plus fragiles et est assorti de mesures compensant ses incidences négatives sur le milieu naturel, il répond à des besoins en matière de transport qui ne peuvent

être assurés par un autre moyen, il est viable et il prend en compte les plans et programmes d'aménagement du territoire et de développement durable. Il s'ensuit que le moyen tiré de ce que le projet d'autoroute contesté ne satisfait pas aux quatre conditions prévues par l'article 11.2 du « protocole transports » ne peut, en tout état de cause, qu'être écarté.

25. En dernier lieu, le moyen tiré de ce que le décret attaqué méconnaîtrait les stipulations des articles 2 et 8 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales n'est pas assorti des précisions suffisantes permettant d'en apprécier le bien-fondé.

S'agissant de la programmation pluriannuelle de l'énergie

26. S'il est soutenu que le projet litigieux méconnaît les objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment en ce qui concerne les baisses d'émissions de gaz à effet de serre, il ressort des pièces du dossier que celui-ci, en tout état de cause, ne conduira pas à une augmentation significative du trafic routier mais essentiellement à son report depuis les routes départementales.

S'agissant de la compatibilité avec le SDAGE 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée :

27. Aux termes du XI de l'article L. 212-1 du code de l'environnement relatif aux schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) : « *Les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux* ». Par ailleurs, aux termes de l'article L. 212-5-2 du même code, applicable aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) : « *Lorsque le schéma a été approuvé et publié, le règlement et ses documents cartographiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de toute installation, ouvrage, travaux ou activités mentionnés à l'article L. 214-2. / Les décisions applicables dans le périmètre défini par le schéma prises dans le domaine de l'eau par les autorités administratives doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau dans les conditions et les délais qu'il précise* ». Si la déclaration d'utilité publique de travaux relatifs à un ouvrage routier ne constitue pas, du seul fait de son objet principal, une décision « dans le domaine de l'eau » au sens des dispositions précitées, il ressort des pièces des dossiers que le projet litigieux implique la construction, l'aménagement et l'exploitation de plusieurs ouvrages spécifiquement destinés à permettre la rétention, l'écoulement ou le traitement des eaux, afin de prévenir les risques d'inondation ou de pollution des aquifères sensibles situés sur l'emprise ou au voisinage du projet. Par suite et eu égard à ces caractéristiques particulières, le décret attaqué doit être regardé, dans cette mesure, comme une « décision administrative dans le domaine de l'eau » au sens des dispositions précitées.

28. Si le SDAGE 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée, approuvé par arrêté du préfet de la région Rhône-Alpes du 3 décembre 2015, comporte notamment deux orientations relatives, d'une part, à l'adaptation au changement climatique et d'autre part, à la préservation et la restauration du fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides, il ressort des pièces des dossiers que le maître d'ouvrage a analysé la compatibilité du

projet avec ce schéma, estimé que celui-ci n'est pas concerné par l'adaptation au changement climatique et prévu des mesures destinées à éviter, réduire et compenser ses incidences afin de limiter ou compenser ses impacts sur les zones humides, lesquelles devront, en vertu de l'article 5 du décret attaqué, être adaptées par des prescriptions fixées dans le cadre d'arrêtés ultérieurs, pris en application des dispositions du code de l'environnement en matière de police de l'eau. Il s'ensuit que le moyen tiré de l'incompatibilité du décret attaqué avec ces dispositions du SDAGE 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée doit être écarté.

S'agissant de la méconnaissance du principe de prévention et des dispositions relatives à la réduction, à l'évitement et à la compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine :

29. Aux termes de l'article L. 110-1 du code de l'environnement : « I. - *Les espaces, ressources et milieux naturels terrestres et marins, les sites, les paysages diurnes et nocturnes, la qualité de l'air, les êtres vivants et la biodiversité font partie du patrimoine commun de la nation. Ce patrimoine génère des services écosystémiques et des valeurs d'usage./ (...) II. - Leur connaissance, leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état, leur gestion, la préservation de leur capacité à évoluer et la sauvegarde des services qu'ils fournissent sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants :/ (...) 2° Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Ce principe implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées ;/ Ce principe doit viser un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité (...)* ».

30. En premier lieu, les dispositions combinées des articles L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 122-1 et R. 122-14 du code de l'environnement précisent, s'agissant des actes portant déclaration d'utilité publique, la portée du principe dit « de prévention » défini au 2° du II de l'article L. 110-1 du même code. Il en résulte que, si les travaux, ouvrages ou aménagements que ces actes prévoient le justifient, ces derniers doivent, à peine d'illégalité, comporter, au moins dans leurs grandes lignes, compte tenu de l'état d'avancement des projets concernés, les mesures appropriées et suffisantes devant être mises à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi. Ces mesures sont, si nécessaire, précisées ou complétées ultérieurement, notamment à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre des polices d'environnement. Il s'ensuit que le moyen tiré de la méconnaissance des principes d'évitement et de réduction résultant du renvoi de l'approfondissement des mesures de compensation à des études ultérieures, en amont de la procédure réglementaire d'autorisation environnementale du projet, ne peut qu'être écarté.

31. En deuxième lieu, s'il est soutenu que le maître d'ouvrage n'aurait pas respecté la séquence ERC en refusant d'appliquer les principes d'évitement et de réduction au

passage du projet à proximité directe d'une zone Natura 2000, abritant des habitats naturels, des espèces d'intérêt communautaire, des réserves en eau et des périmètres de protection de la commune d'Anthy-sur-Léman, il ressort des pièces du dossier, d'une part, s'agissant des sites Natura 2000 et notamment celui des zones humides du Bas-Chablais, que l'emprise des travaux du projet litigieux se situe en dehors du périmètre de la zone Natura 2000, ce qui constitue une mesure d'évitement, que des mesures visant à ne pas perturber les écoulements hydrauliques sont prévues concernant les trois habitats d'intérêt communautaire (marais de Chez Viret et de Brécorens, et Grands Marais de Margencel) situés à proximité du projet et qu'en ce qui concerne les espèces d'intérêt communautaire que sont le Liparis de Loesel et le Sonneur à ventre jaune, le projet intègre le rétablissement des écoulements hydrauliques et des continuités écologiques au droit de ces marais par la mise en place d'ouvrages adaptés et l'écrevisse à pieds blancs n'est pas présente dans les zones humides du site Natura 2000. Le projet n'aura donc pas d'effet négatif résiduel notable, après mesures d'évitement et de réduction, sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire du site Natura 2000 des « Zones humides du Bas Chablais ». D'autre part, s'agissant des réserves en eau et des périmètres de protection de la commune d'Anthy-sur-Léman, le projet sera réalisé de manière à éviter de potentielles incidences sur la zone de captage d'Anthy-sur-Léman grâce à des réseaux de collecte étanches et un drainage de plateforme jusqu'à l'arase. Le moyen tiré de ce que le décret attaqué méconnaît le principe d'action préventive et de correction faute de comporter des mesures d'évitement et de réduction ne peut donc qu'être écarté.

32. En troisième lieu, l'instruction du gouvernement du 29 juillet 2019 portant engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace ne peut être utilement invoquée à l'appui du moyen tiré de ce que le projet litigieux méconnaît l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols. Il ressort en tout état de cause des pièces du dossier que lors de la révision du schéma de cohérence territoriale du Chablais a été intégré l'objectif d'inscrire le projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains dans un projet d'aménagement global garantissant une limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels et la limitation stricte de l'urbanisation du littoral.

S'agissant de la méconnaissance des articles L. 571-9, R. 571-44 et R. 571-48 du code de l'environnement :

33. Aux termes de l'article L. 571-9 du code de l'environnement : « I. - *La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.* / II. - *Des décrets en Conseil d'Etat précisent les prescriptions applicables :/ 1° Aux infrastructures nouvelles ;/ 2° Aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes ;/ 3° Aux transports guidés et, en particulier, aux infrastructures destinées à accueillir les trains à grande vitesse ;/ 4° Aux chantiers.* / III. - *Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores* ». L'article R. 571-44 prévoit que : « *La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives (...)* ». L'article R. 571-48 dispose que : « *Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats (...)* ».

34. Le point 8.7.10 de l'étude d'impact détaille les mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure envisagée ne crée des nuisances sonores excessives. En outre, l'annexe 3 du décret attaqué dispose que des protections dites à la source, telles que des merlons ou des écrans, seront proposées, que, lorsqu'elles ne seront pas possibles, des protections de façade seront envisagées et que s'agissant du revêtement des voies de circulation, le concessionnaire devra retenir des solutions techniques qui présentent des garanties de pérennité du niveau de protection acoustique des riverains. Dès lors, le moyen tiré de ce que les dispositions des articles L. 571-9, R. 571-44 et R. 571-48 du code de l'environnement, relatives à la prévention des nuisances sonores, seraient méconnues ne peut qu'être écarté.

S'agissant de l'utilité publique du projet :

35. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt qu'elle présente.

36. Il ressort des pièces du dossier que le projet d'autoroute a pour objet d'améliorer la desserte du Chablais ainsi que la qualité de vie des usagers et des riverains des principaux axes de circulation actuels qui sont saturés dans une zone qui connaît une croissance démographique particulièrement dynamique, dont une proportion importante de la population travaille en dehors de la commune où elle réside et dans laquelle le développement de l'offre de transport collectif, avec le « Léman Express », les navettes lacustres, les projets de transport collectif à haut niveau de service « 1005 », entre Thonon-les-Bains et Genève, la liaison ferroviaire transfrontalière « CEVA » et le bus à haut niveau de service « Tango », ne permet pas d'absorber l'augmentation de la demande de déplacement. Le trafic moyen journalier annuel de 19 500 véhicules par jour sur la section Machilly – Perrignier et de 12 500 véhicules par jour sur la section Perrignier – Thonon-les-Bains, doit permettre d'importants effets de reports, notamment depuis la route départementale 903 entre Machilly et Thonon-les-Bains et un gain de temps pour les usagers évalué à 15 minutes à l'heure de pointe sur les liaisons Genève/Evian et Evian/Annemasse. La substitution d'itinéraires en deux fois deux voies aux itinéraires bidirectionnels existants améliorera également la sécurité routière, tout comme le réaménagement des voies traversant les agglomérations qui sera réalisé parallèlement. Le cadre de vie des riverains des structures existantes s'en trouvera notablement amélioré, en particulier en centre-bourg, avec une diminution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique qui sont reportées vers des zones à très faible niveau de population.

37. Les requérants ne sauraient utilement se prévaloir de l'autorité de la chose jugée qui s'attache à l'annulation par une décision du Conseil d'Etat statuant au contentieux du 28 mars 1997 pour défaut d'utilité publique d'un précédent projet d'autoroute. Par ailleurs, le projet de liaison autoroutière à 2x2 voies entre Machilly et Thonon-les-Bains, long de 16,5 km, qui consiste à relier l'extrémité Nord de la section de route express à 2x2 voies dite « Chasseurs – Machilly », sur la route départementale n° 1206, et le contournement de Thonon-les-Bains, dans le cadre d'une mise en concession suivant un système de péage ouvert, est estimé à 237,8 M€ TTC (valeur 2014). Le coût au kilomètre, qui s'élève à 14,4 M€ TTC (valeur 2014), n'est pas excessif au regard du nombre d'utilisateurs et aux gains de temps attendus. Enfin, il ressort de la démarche « éviter - réduire - compenser » mise en œuvre à ce stade du projet que les

atteintes à l'environnement ont fait l'objet de mesures de compensation et que son incidence sur le climat apparaît limitée, le trafic routier prévu résultant essentiellement d'un report du trafic actuel des routes départementales,

38. Il résulte de ce qui précède qu'eu égard à l'intérêt public que présente le projet et aux mesures qui l'accompagnent pour éviter, réduire et compenser ses effets sur la flore, la faune et les zones humides, les inconvénients qu'il présente, notamment en termes de coût et d'environnement, ne présentent pas un caractère excessif de nature à retirer au projet son caractère d'utilité publique.

39. Il résulte de tout ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à demander l'annulation du décret qu'ils attaquent, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les fins de non-recevoir soulevées par la ministre de la transition écologique.

Sur les conclusions à fin d'abrogation du décret attaqué :

40. Lorsqu'il est saisi de conclusions à fin d'annulation d'un acte réglementaire recevables, le juge peut également l'être, à titre subsidiaire, de conclusions tendant à ce qu'il prononce l'abrogation du même acte au motif d'une illégalité résultant d'un changement de circonstances de droit ou de fait postérieur à son édicition, afin que puissent toujours être sanctionnées les atteintes illégales qu'un acte réglementaire est susceptible de porter à l'ordre juridique.

41. Si les requérants sont recevables à présenter des conclusions subsidiaires tendant à l'abrogation décret attaqué, dès lors qu'il a une nature réglementaire dans la mesure où il porte mise en compatibilité de plans locaux d'urbanisme, et s'ils soutiennent que, depuis l'adoption du décret attaqué, les données de l'étude d'impact pourraient faire l'objet d'une actualisation, que les projections de trafic devraient être modifiées afin notamment de prendre en compte les capacités réelles du Léman Express et que le prix de la tonne de CO2 a évolué, il ne résulte cependant pas du changement de circonstances de fait dont ils se prévalent que le projet a perdu, postérieurement à l'intervention de l'acte déclaratif, le caractère d'utilité publique qu'il pouvait présenter à cette date. Il s'ensuit que les conclusions à fins d'abrogation présentées par les requérants doivent être rejetées.

Sur les conclusions tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

42. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce qu'une somme soit mise à la charge de l'Etat qui n'est pas dans la présente instance, la partie perdante.

DECIDE :

Article 1^{er} : Les requêtes de la ville de Genève et autre, d'Europe Ecologie les Verts - région Savoie et autres, de l'association de concertation et de proposition pour l'aménagement des transports et autres, de l'association action abandon autoroute Chablais et autres et de l'association Union des fédérations Rhône-Alpes de protection de la nature et autres sont rejetées.

Article 2 : La présente décision sera notifiée à la ville de Genève, Europe Ecologie les Verts - région Savoie, l'association de concertation et de proposition pour l'aménagement des transports, l'association action abandon autoroute Chablais et autres et à l'association Union des fédérations Rhône-Alpes de protection de la nature, premiers dénommés pour l'ensemble des requérants, au Premier ministre, au ministre de l'Europe et des affaires étrangères et à la ministre de la transition écologique.

Délibéré à l'issue de la séance du 17 décembre 2021 où siégeaient : M. Rémy Schwartz, président adjoint de la section du contentieux, président ; M. Bertrand Dacosta, M. Frédéric Aladjidi, présidents de chambre ; Mme Nathalie Escaut, M. Alexandre Lallet, Mme Anne Egerszegi M. Thomas Andrieu, M. Bruno Delsol, conseillers d'Etat et Mme Isabelle Lemesle, conseillère d'Etat-rapporteure.

Rendu le 30 décembre 2021.

Le président :

Signé : M. Rémy Schwartz

La rapporteure :

Signé : Mme Isabelle Lemesle

La secrétaire :

Signé : Mme Claudine Ramalahanoharana

La République mande et ordonne au Premier ministre, au ministre de l'Europe et des affaires étrangères et à la ministre de la transition écologique, chacun en ce qui le concerne ou à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,

Pour la secrétaire du contentieux, par délégation :