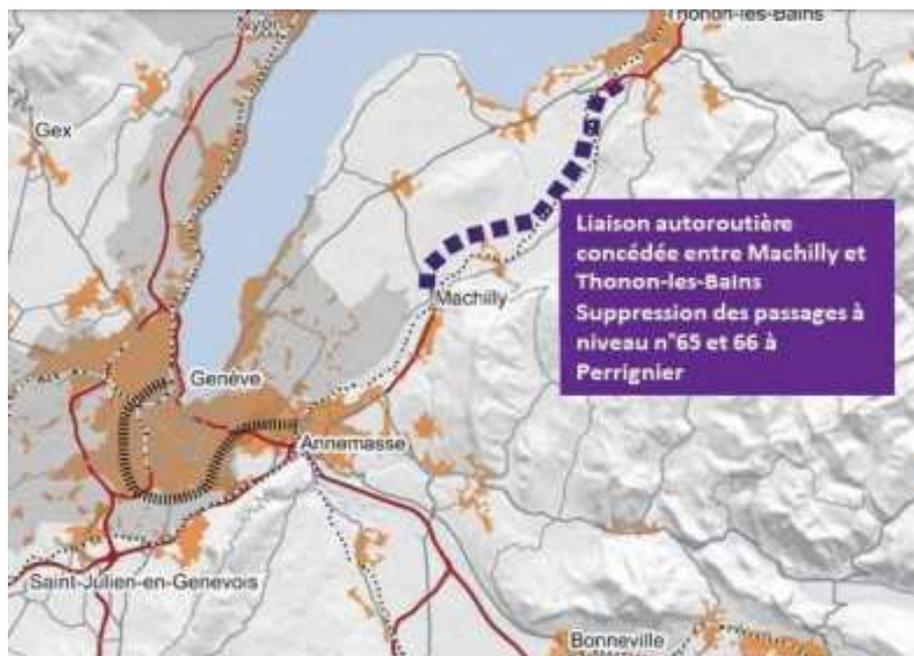


Liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains

Suppression des passages à niveau n°65 et n°66 à Perrignier



Enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique

(4 juin au 13 juillet 2018)

Rapport de la commission d'enquête
(26 septembre 2018)

Enquête E18000008/38

Commission d'enquête : Mme Pascale ROUXEL, présidente, M. Bernard GIAZZI, M. Michel MESSIN
titulaires

Document A : Rapport de la commission d'enquête	Document B : Annexe au rapport d'enquête	Document C : Observations du registre dématérialisé	Document D : Observations des registres déposés en mairie
Document E : Conclusions et avis relatifs à la création de la liaison autoroutière	Document F : Conclusions et avis relatifs au classement de la liaison	Document G : Conclusions et avis relatifs à la suppression des passages à niveau n° 65 et n° 66	Document H : Conclusions et avis relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Composition du dossier

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) est constitué de huit documents numérotés de A à G. Certains –compte tenu de leur volume- ne sont publiés que sous forme numérique.

Document A : Rapport d'enquête

Il s'agit du corps du rapport principal relatant le déroulement de l'enquête, décrivant et analysant le projet ainsi que les observations recueillies. La commission d'enquête (CE) formule ses appréciations sur ces différents éléments.

Document B : Annexe au rapport d'enquête

Dans ce document sont rassemblés les annexes relatives au document A.

Document C : Observations du registre dématérialisé

Sont rassemblés dans ce document, les observations formulées sur le site internet via enquete-publique-733@registre-dematerialise.fr et sur le registre numérique ouvert pour ce projet (<https://www.registre-dematerialise.fr/733>).

Document D : Observations des registres déposés en mairie

D'une façon semblable, ce volume rassemble les observations du public recueillies sur les registres déposés dans les douze mairies concernées. Pour des raisons semblables à celles qui sont évoquées précédemment et bien que les contributions soient moindres (plus de 900 observations), ce document n'est pas publié sous forme papier.

Dans les documents suivants sont formulés les avis de la CE, ils sont édités sous forme papier.

Document E : Conclusions et avis relatifs à la déclaration d'utilité publique de la création de la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains sur les communes de Machilly, Loisin, Bons-en-Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel, Anthy-sur-Léman et Thonon-les-Bains

Document F : Conclusions et avis relatifs au classement de la liaison dans la catégorie des autoroutes

Document G : Conclusions et avis relatifs à la déclaration d'utilité publique de la suppression des passages à niveau n° 65 et n° 66 sur la commune de Perrignier

Document H : Conclusions et avis relatifs à la 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

Table des matières

CHAPITRE I -	ENQUETE PUBLIQUE	8
I.1	GENERALITES.....	8
I.1.1	Objet de l'enquête publique et maîtrise d'ouvrage.....	8
I.1.2	Cadre juridique et réglementaire de l'enquête publique.....	8
I.1.3	Désignation de la commission d'enquête.....	9
I.1.4	Missions de la commission d'enquête	9
I.2	HISTORIQUE ET CADRE DU PROJET.....	10
I.2.1	Historique du projet.....	10
I.2.2	Contexte dans lequel s'inscrit le projet.....	11
I.2.3	Concertation préalable.....	15
I.3	PROCEDURES, DEROULEMENT ET CONDITIONS DE L'ENQUETE	17
I.3.1	Modalités	17
I.3.2	Information du public.....	17
I.3.3	Dossier en consultation	18
I.3.4	Organisation et déroulement de la mission des commissaires-enquêteurs	18
I.3.5	Éléments portés à la connaissance de la commission d'enquête	20
I.3.6	Contacts pris par la commission d'enquête.....	22
I.3.7	Réunions avec le maître d'ouvrage	22
I.3.8	Clôture de l'enquête publique	23
I.3.9	Remise du procès-verbal de synthèse et du rapport de l'enquête.....	23
I.3.10	Conditions générales et climat de l'enquête	24
I.4	PERSONNES, PUBLIC, ORGANISMES S'ETANT EXPRIME	24
I.4.1	Associations.....	24
I.4.2	Organisations professionnelles, chambres consulaires.....	25
I.4.3	Collectivités	26
I.4.4	Autorités suisses.....	26
I.5	RECAPITULATIF RELATIF AUX OBSERVATIONS ENREGISTREES.....	27
CHAPITRE II -	PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE MACHILLY -	
THONON-LES-BAINS ET DE SUPPRESSION DES PN 65 ET PN 66	28	
II.1	INSERTION DANS LE PROJET MULTIMODAL DE DESENCLAVEMENT DU CHABLAIS.....	28
II.2	PRINCIPALES VARIANTES ET RAISONS DU CHOIX DU PROJET.....	28
II.2.1	La liaison autoroutière et l'échangeur de Perrignier.....	28
II.2.2	La suppression des PN 65 et PN 66.....	31
II.3	DESCRIPTION DU PROJET	32
II.3.1	Principales caractéristiques de la liaison autoroutière.....	32
II.3.2	Classement de la liaison dans la catégorie des autoroutes, mise en concession et covoiturage ..	32
II.3.3	Principales caractéristiques de la suppression des PN 65 et PN 66.....	33
II.3.4	Emprise des bandes de DUP, tracé indicatif du projet et consommation foncière indicative	33
II.3.5	Coût du projet et modes de financement	34
II.3.6	Calendrier prévisionnel.....	35
II.4	EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE.....	35
II.4.1	Contexte réglementaire de l'analyse socio-économique.....	35
II.4.2	Analyse stratégique.....	35
II.4.3	Analyse fonctionnelle : offre de transport et déplacements	37
II.4.4	Perspectives d'évolution : le scénario et l'option de référence.....	38
II.4.5	Les effets du projet.....	39

II.4.6	<i>L'évaluation socio-économique monétarisée</i>	39
II.5	ANALYSE DES EFFETS POTENTIELS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ERC.....	43
II.5.1	<i>Vulnérabilité aux changements climatiques</i>	44
II.5.2	<i>Prise en compte du milieu physique : topographie localement contraignante, eaux souterraines à préserver et cours d'eau à rétablir</i>	44
II.5.3	<i>Réduction et compensation des atteintes aux milieux naturels</i>	45
II.5.4	<i>Evaluation des incidences Natura 2000</i>	47
II.5.5	<i>Mesures d'intégration paysagère</i>	48
II.5.6	<i>Amélioration du transport et de l'économie locale</i>	48
II.5.7	<i>Mesures agricoles compensatoires et maîtrise de l'étalement urbain actée dans les orientations du PADD du SCoT du Chablais</i>	49
II.5.8	<i>Maîtrise de l'étalement urbain</i>	51
II.5.9	<i>Réduction des nuisances sonores</i>	51
II.5.10	<i>Evolution de la qualité de l'air et impacts sur la santé</i>	53
II.5.11	<i>Impacts sur le territoire Suisse</i>	54
II.6	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME.....	55
II.6.1	<i>SCoT du Chablais et SCoT de la Région d'Annemasse</i>	55
II.6.2	<i>PLU et POS</i>	55
II.7	MODALITE DE SUIVI DES MESURES MISES EN ŒUVRE EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE.....	59
II.7.1	<i>Management environnemental des travaux</i>	59
II.7.2	<i>Suivi des mesures environnementales</i>	59
II.8	ESTIMATION DES DEPENSES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE.....	60
CHAPITRE III - AVIS EMIS AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE.....		61
III.1	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (ET REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE).....	61
III.1.1	<i>Cadre et synthèse de l'avis</i>	61
III.1.2	<i>Résumé de l'avis détaillé de l'Ae et des réponses des maîtres d'ouvrages</i>	62
III.2	AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES.....	70
III.2.1	<i>Collectivités territoriales</i>	70
III.2.2	<i>Autres organismes</i>	74
III.3	DEROULEMENT ET BILAN DE LA CONCERTATION.....	75
III.3.1	<i>Objet et déroulement des démarches de concertation</i>	75
III.3.2	<i>Historique</i>	75
III.3.3	<i>Mise en œuvre des concertations</i>	75
III.3.4	<i>Participation à la concertation</i>	76
III.3.5	<i>Couvertures media lors de la concertation</i>	78
III.4	ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION.....	78
III.4.1	<i>Tirés par le maître d'ouvrage</i>	78
III.4.2	<i>Tirés par la garante de la CNDP</i>	80
CHAPITRE IV - OBSERVATIONS ET AVIS RECUEILLIS AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....		81
IV.1	REMARQUES PRELIMINAIRES.....	81
IV.2	COMPOSANTES DE L'ENSEMBLE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES.....	81
IV.2.1	<i>Types de dépositions enregistrées</i>	81
IV.2.2	<i>Position des auteurs par rapport au projet</i>	82
IV.2.3	<i>Catégories socio-professionnelles des auteurs</i>	84
IV.2.4	<i>Position géographique des auteurs d'avis</i>	85
IV.2.5	<i>Hiérarchie des préoccupations évoquées</i>	85
IV.2.6	<i>Relation origine géographique des auteurs et avis formulé</i>	89

IV.3	EXPRESSION DES ORGANISMES ET ASSOCIATIONS	91
IV.3.1	Associations de protection de la nature et de l'environnement.....	91
IV.3.2	Associations diverses.....	92
IV.3.3	Organisations professionnelles, chambres consulaires.....	92
IV.3.4	Collectivités	93
IV.3.5	Autorités suisses.....	93
IV.3.6	Elus, organisations politiques.....	93
IV.4	PROCES VERBAL DE SYNTHESE	94
CHAPITRE V - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE EN REPONSE AUX PREOCCUPATIONS EXPRIMEES		95
V.1	GENERALITES.....	95
V.1.1	Préambule	95
V.1.2	Généralités	95
V.2	ENQUETE PUBLIQUE.....	99
V.2.1	Information du public.....	99
V.2.2	Mobilisation des observations.....	100
V.2.3	Comptabilisation des observations	100
V.2.4	Biais lié à la période d'enquête.....	102
V.3	DESENCLAVEMENT, AMELIORATION DU TRAFIC.....	103
V.3.1	Contestation de l'option prise	103
V.3.2	Modélisation MMT.....	114
V.3.3	Interrogations sur les fonctionnalités de l'ouvrage.....	116
V.4	ECONOMIE DU PROJET.....	125
V.4.1	Développement économique du territoire	125
V.4.2	Coûts du projet, financements	133
V.4.3	Subvention d'équilibre départementale.....	137
V.4.4	Surcoût des programmes de transport liés à la concurrence entre transport individuel et transport en commun ou collectifs.....	140
V.4.5	Bilan coûts-avantage.....	140
V.5	IMPACTS DU PROJET.....	143
V.5.1	Prise en compte de l'avis de l'Ae	143
V.5.2	Suppressions et transferts des principales nuisances actuelles.....	143
V.5.3	L'effet d'emprise.....	144
V.5.4	Compréhension de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC).....	147
V.5.5	Impacts durant la période de chantier	147
V.5.6	Impact sur le changement climatiques.....	149
V.5.7	Impacts sur le milieu naturel et la biodiversité.....	151
V.5.8	Nuisances sonores.....	167
V.5.9	Qualité de l'air.....	170
V.5.10	Impacts sur la santé humaine	173
V.5.11	Impacts sur les activités humaines.....	176
V.5.12	Impact sur les terres agricoles et l'agriculture	180
V.6	VOLET ENVIRONNEMENTAL DE L'APPEL D'OFFRES DE CONCESSION.....	185
V.7	INSTANCES DE GOUVERNANCE AUX DIFFERENTES ETAPES DU PROJET	186
V.7.1	Conception et suivi des travaux.....	186
V.7.2	Suivi des mesures environnementales.....	187
V.8	SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU.....	187
V.8.1	Organisation des maîtrises d'ouvrage et maîtrise d'œuvre	187
V.8.2	Suppression des passages à niveau justifiée par le projet autoroutier	188

V.8.3	<i>Effet de la suppression du PN65 sur la circulation au voisinage de la gare de Perrignier</i>	188
V.8.4	<i>Sécurisation des passages à niveau de Thonon-les-Bains</i>	189
V.9	POINTS PARTICULIERS	189
V.9.1	<i>Diffuseur de Perrignier et sous-variantes jumelée-éloignée voie ferrée (communes de Lully et Perrignier)</i>	189
V.9.2	<i>Hameau de Mézinges</i>	196
V.9.3	<i>Hameaux de la Tuilière (Ballaison) et du Loyer (Bons-en-Chablais)</i>	199
V.9.4	<i>Captage d'Anthy-sur-Léman</i>	199
V.9.5	<i>Sollicitations de particuliers</i>	201
V.10	POSITION DE LA SUISSE	202
V.10.1	<i>Positions de l'Office Fédéral de l'Environnement (OFEV), de la République et Canton de Genève et des communes de Jussy, Gy et Puplinge</i>	202
V.10.2	<i>Position de la ville de Genève</i>	209
V.11	AMELIORATIONS ET PROJETS ALTERNATIFS	211
V.11.1	<i>Améliorations</i>	211
V.11.2	<i>Projets alternatifs</i>	213
V.12	QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION	218

GLOSSAIRE

ABF : Architectes des Bâtiments de France	
ACCA : Associations Communales de Chasse Agréées	
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie	
AEE : Agence Européenne de l'Environnement	
AEP : Alimentation en eau potable	
ANPCEN : Association nationale pour la protection du ciel et de l'environnement nocturnes	
AOC : Appellation d'origine contrôlée	
AOP : Appellation d'origine protégée	
APB : Arrêtés de Protection de Biotope	
ARS : Agence Régionale de Santé	
AVEX : Association d'Astronomie du Vexin	
BASIAS : La banque de données BASIAS regroupe les résultats de l'inventaire historique régional des anciens sites industriels et d'activités de service.	
BASOL : La base de données BASOL inventorie les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.	
BFS : Office fédéral de la statistique suisse	
BHNS : Bus à haut niveau de service	
BGRM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières	
BSS : Banque du Sous-Sol	
BTP : Bâtiment et Travaux publics	
CCBC : Communauté de communes du Bas-Chablais	
CCCL : Communauté de communes des collines du Léman	
CD : Conseil Départemental	
CEE : Communauté économique européenne	
CERC : Cambridge Environmental Research Consultants	
CERTU : Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme, devenue la Direction Technique Territoires et Ville du CEREMA	
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	
CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique	
CEVA : Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse	
CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable	
CGN : Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman	
CIRC : Centre international de recherche sur le cancer	
CNDP : Commission nationale du débat public	
COV : Composés organiques volatils	
COVNM : composés organiques volatils non méthaniques	
CRPF : Centre régional de la propriété forestière	
CSTB : Centre Scientifique et Technique du Bâtiment	
DCE : Directive Cadre sur l'Eau	
DDT : Direction départementale des Territoires	
DGS : Direction Générale de la Santé	
DIREN : Directions régionales de l'environnement	
DRAC : Direction régionale des Affaires culturelles	
DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement	
DJP : Demande d'Utilité Publique	
EBC : Espace boisé classé	
EHPAD : Etablissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes	
ENGREF : Ecole nationale du génie rural, des eaux et des forêts	
ENS : Espace Naturel Sensible	
ERC : Evitement, Réduction, Compensation	
ETP : Equivalent-Temps-Plein	
FBCN : Fédération des Conservatoires botaniques nationaux	
FRAPNA : Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature	
GAEC : Groupement agricole d'exploitation en commun	
GHRA : Groupe Herpétologique Rhône-Alpes	
GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat	
GPL : Gaz de pétrole liquéfié	
HAP : Hydrocarbures aromatiques polycycliques	
HCB : Hexachlorobenzène	
HCFC : Hydrochlorofluorocarbure	
HFC : Hydrofluorocarbure	
ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	
IGN : Institut national de l'information géographique et forestière	
IGP : Indication géographique protégée	
IIASA : International Institute for Applied Systems Analysis	
INPN : Inventaire national du patrimoine naturel	
INRA : Institut national de la recherche agronomique	
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques	
INVS : Institut de veille sanitaire	
IPF : indice d'exposition des populations à la pollution	
IREP : Registre français des Emissions Polluantes	
ISDI : Installations de stockage de déchets inertes	
IUCN : Union internationale pour la conservation de la nature	
LAIJRE : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996	
LHSA : Service de transports interurbains pensé pour la Haute-Savoie	
LPO : Ligue pour la Protection des Oiseaux	
MEDDE : Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer	
MES : Matières en Suspension	
MMT : Modèle multimodal transfrontalier	
MNHM : Muséum national d'histoire naturelle	
MCA : Maître d'Ouvrage	
ND : Non Défini	
NGF : Nivellement Général de la France	
NMPB : Nouvelle Méthode de Prédiction du Bruit	
OAP : Orientation d'aménagement et de programmation.	
OMS : Organisation mondiale de la santé	
ONCFS : Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage	
ONEMA : Office national de l'eau et des milieux aquatiques	
ONF : Office national des forêts	
OPIE : Office pour les insectes et leur environnement	
PADD : Projet d'aménagement et de développement durable	
PAE : Plan d'Assurance Environnement	
PCET : Plans Climat Energie Territoriaux	
PDIPR : Plan Départemental des itinéraires de Promenades et de Randonnée	
PDU : Plan de Déplacement Urbain	
PEM : Pôle d'Echange Multimodal	
PGRU : Plan de gestion des risques d'inondation	
PLU : Plan Local d'Urbanisme	
PME : Petites et moyennes entreprises	
PMI : Petites et moyennes industries	
PH : Passage à niveau	
POS : Plan d'Occupation du Sol	
PPRI : Plan de prévention des risques inondation	
PPRT : Plan de prévention des risques technologiques	
PRSE : Plan Régional Santé-Environnement	
PRSP : Plan Régional de Santé Publique	
RD : Route départementale	
RN : Route Nationale	
RNU : Règlement national d'urbanisme	
SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau	
SAU : Surface agricole utile	
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale	
SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau	
SDGV : Schéma Départemental d'accueil et d'habitat des Gens du Voyage	
SEF : Société entomologique de France	
SEOF : Société d'Etudes Ornithologiques de France	
SESP : Service Economie, Statistiques et Prospective	
SFO : Société française d'odontologie	
SHF : Société herpétologique de France	
SIAC : Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais	
SIG : Système d'Information Géographique	
SPN : Service du Patrimoine Naturel (MNHN)	
SRCAE : Schéma régional climat air énergie (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie	
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique	
SRU : Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain	
STEP : Station d'Épuration des Eaux	
STOC : Suivi Temporel des Ciseaux Communs	
THNS : Transport à haut niveau de service	
THT : Très Haute Tension	
TMD : Transports de matières dangereuses	
TMAJ : Trafic moyen journalier annuel	
TN : Terrain Naturel	
TSP : Particules totales en suspension	
TV : Tous véhicules	
UICN : Union internationale pour la conservation de la nature	
UNESCO : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture	
VC : Voie Communale	
VL : Véhicules légers	
ZAC : Zone d'aménagement concerté	
ZAE : Zone d'activités économiques	
ZH : Zone humide	
ZI : Zone Industrielle	
ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique	
ZPS : Zones de protection spéciale	
ZSC : Zone spéciale de conservation	

Document extrait du rapport
DREAL : Dossier d'enquête préalable
à la déclaration d'utilité publique –
Note de présentation technique

CHAPITRE I - ENQUETE PUBLIQUE

I.1 GENERALITES

I.1.1 Objet de l'enquête publique et maîtrise d'ouvrage

Le projet soumis à enquête publique est constitué de deux opérations :

- la création d'une liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains (16,5 km), le maître d'ouvrage est l'Etat, représenté par la DREAL Auvergne – Rhône-Alpes ;
- la suppression des PN n°65 et n°66 à Perrignier, la maîtrise d'ouvrage est SNCF Réseau.

Cette enquête est un préalable à la demande d'utilité publique des deux opérations.

L'enquête publique porte également sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de certaines communes concernées par les travaux et sur le classement de la liaison nouvelle entre les diffuseurs de Machilly et d'Anthy-sur-Léman dans la catégorie des autoroutes.

L'enquête publique est attachée aux deux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, pour lesquelles une déclaration d'utilité publique est attendue ainsi que pour le classement de la liaison nouvelle et pour la mise en conformité des PLU de certaines communes où ce document n'est pas compatible avec le projet.

Cette enquête publique est une démarche nécessaire à la mise en œuvre des opérations, le plus grand nombre possible de personnes (privées et publiques) pourra prendre connaissance du projet, « faire part de remarques, observations et suggestions » au maître d'ouvrage.

I.1.2 Cadre juridique et réglementaire de l'enquête publique

I.1.2.1 Les textes généraux

Les modalités de réalisation de cette enquête publique sont définies :

- au code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants, R 123-1 et suivants,
- au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L 110-1, L 110-2, L 131-1 et suivants, R 111-1 et suivants, R 131-1 et suivants,
- au code de l'urbanisme, notamment ses articles L 153-54 et suivants, R 153-14,
- au code de la voirie routière, notamment ses articles L 122-1 et suivants, R 122-1 et suivants,
- au code rural de la pêche maritime.

S'agissant de la suppression des PN65 et 66 à Perrignier, la présente enquête publique répond aux dispositions de l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau. L'article 3 de cet arrêté précise en effet que toute suppression de passage à niveau doit s'accompagner d'une enquête publique. Comme indiqué à l'article 3 c) de la circulaire d'application de cet arrêté, en date du 20 avril 1991, c'est seulement dans le cas de projets de suppression de passage à niveau ne faisant pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique, qu'il est procédé à une enquête « de commodo et incommodo ».

Les opérations feront l'objet de deux déclarations d'utilité publique.

I.1.2.2 Les textes liés à cette enquête

La demande de Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie, enregistrée le 2 janvier 2018 au Tribunal Administratif de Grenoble, a sollicité la désignation d'une commission en vue de procéder à une enquête publique unique ayant pour objet : la création d'une liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon les Bains et la suppression des passages à niveau n° 65 et n° 66 sur la commune de Perrignier.

La décision N° E18000008/38 du 21 Mars 2018 de Monsieur SOGNO, Vice-Président du Tribunal Administratif de Grenoble désignant les commissaires enquêteurs comme suit :

Enquête publique E18000008/38

- Présidente : Madame Pascale ROUXEL.
- Membres titulaires, Monsieur Bernard GIAZZI et Monsieur Michel MESSIN.

L'arrêté PREF/DRCL/BAFU/2018-0031 du 27 avril 2018 de Monsieur Le Préfet de la Haute-Savoie prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable :

Annexe I-1 - Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique

- à la déclaration d'utilité publique de la création d'une liaison autoroutière entre Machilly et Thonon les Bains, sur les communes de Machilly, Loisin, Bons en Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel, Anthy sur Léman, Thonon les Bains ;
- au classement de la liaison nouvelle dans la catégorie des autoroutes ;
- à la déclaration d'utilité publique de la suppression des passages à niveau n° 65 et n° 66 sur la commune de Perrignier ;
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Machilly, Bons en Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel, Thonon les Bains.

L'arrêté modificatif PREF/DRCL/BAFU/2018-0039 du 29 mai 2018 qui ajoutait à l'article 6 de l'arrêté précité les horaires d'ouverture de la mairie de Brenthonne.

L'arrêté préfectoral PREF/DRCL/BAFU/2018-0060 du 21 août 2018 reportant au 28 septembre 2018 la date limite de remise du rapport et des conclusions.

Annexe I-2 - Arrêté préfectoral de prolongation de remise du rapport

I.1.3 Désignation de la commission d'enquête

A la demande de Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie enregistrée le 2 Janvier 2018, le Président du Tribunal Administratif de Grenoble a désigné une commission d'enquête. Par décision N° E18000008/38 du 21 Mars 2018, Monsieur SOGNO, Vice-Président du Tribunal Administratif de Grenoble a désigné les commissaires enquêteurs comme suit :

Président : Madame Pascale ROUXEL

Membres titulaires :

- Monsieur Bernard GIAZZI
- Monsieur Michel MESSIN

I.1.4 Missions de la commission d'enquête

En vue de la réalisation de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon les Bains et de la suppression des passages à niveau n°65 et n° 66 sur la commune de Perrignier, la Commission devra procéder à une enquête publique unique entre le lundi 4 juin 2018 à 9h00 au vendredi 13 Juillet 2018 à 12h00 et relative :

- à la déclaration d'utilité publique de la création d'une liaison autoroutière entre Machilly et Thonon les Bains, sur les communes de Machilly, Loisin, Bons en Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel, Anthy sur Léman, Thonon les Bains ;
- au classement de la liaison nouvelle dans la catégorie des autoroutes ;
- à la déclaration d'utilité publique de la suppression des passages à niveau n° 65 et n° 66 sur la commune de Perrignier ;
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de de Machilly, Bons en Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel, Thonon les Bains.

I.2 HISTORIQUE ET CADRE DU PROJET

I.2.1 Historique du projet

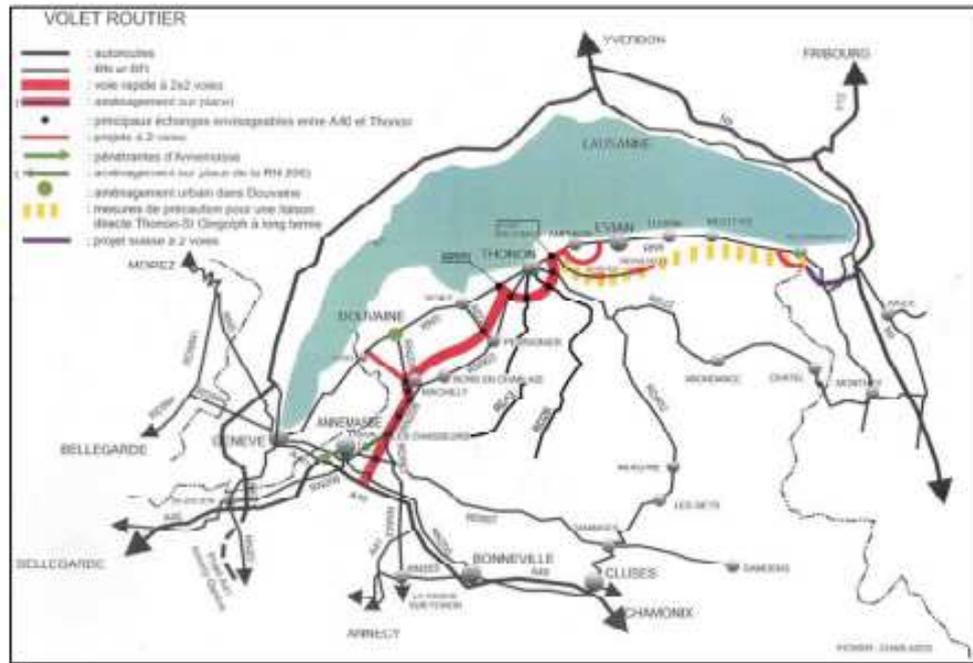
Destiné à faire face aux besoins de mobilité, le projet de desserte du Chablais a été conçu dès la fin des années 1990, le projet est inscrit en 1992 au schéma directeur national. Il portait initialement sur une autoroute, l'A400 reliant l'A40 et Thonon-les-Bains. La déclaration d'utilité publique obtenue le 6 mai 1995 était annulée le 28 mars 1997 par le Conseil d'Etat à la suite de recours et la collectivité engageait alors une réflexion globale. Celle-ci devait conduire à l'élaboration du schéma de transport multimodal du Chablais, approuvé le 7 juillet 1999 par le ministre de l'Équipement, du Transport et du Logement.

Le projet est scindé en quatre sections, les deux centrales ont été déclarées d'utilité publique en 2006, l'une a été réalisée –carrefour des Chasseurs-Machilly- l'autre doit maintenant faire appel à une procédure de financement par concession, alors que l'échéance de la DUP est arrivée le 17 juillet 2016. Considérant que la mise en concession nécessitait un réexamen de l'utilité publique pour la section Machilly-Thonon-les-Bains, le Conseil d'Etat a indiqué que le dossier devait être à nouveau soumis à enquête publique.¹

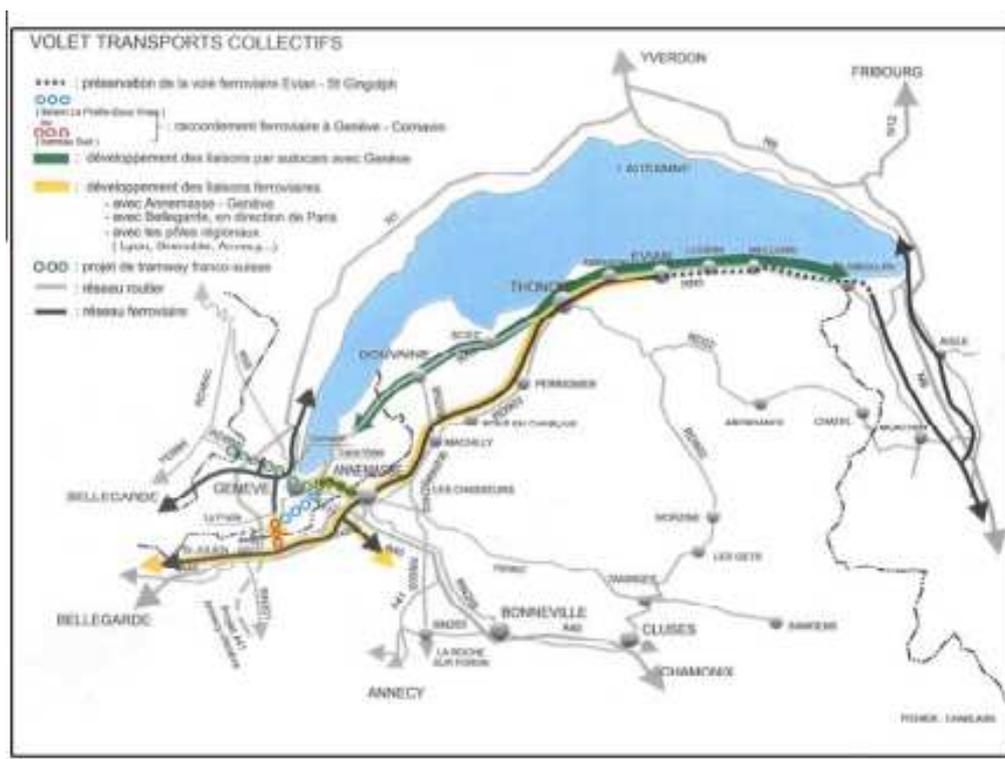
La DUP demandée ne concerne donc que la partie concédée.

Dans le projet de désenclavement du Chablais, inscrit au schéma de transport multimodal, outre les dispositions de transport collectif, le maillon de l'axe routier structurant est la liaison A40 (sud d'Annemasse) à Thonon-les-Bains.

Le projet de schéma de désenclavement porté par les engagements de l'Etat de 2007, se mettant en place progressivement et avec continuité comporte deux volets de transport, l'un routier, l'autre collectif.



¹ Avis n°358310 du 21 novembre 1995



Dans les engagements de l'Etat de 2007, le projet apparaît ainsi :

« Liaison nouvelle Machilly – Thonon, sur un linéaire d'environ 16,5 km entre la déviation de Machilly (RN 206) et le diffuseur du Genevray sur le contournement de Thonon-les-Bains. »

Dans ce schéma, l'état d'avancement des quatre sections routières définies est aujourd'hui le suivant :

- Entre A40 et le carrefour dit des Chasseurs (RD 1206 – RD 903), l'aménagement sera réalisé par le Département avec une échéance non connue.
- Entre le carrefour des Chasseurs et Machilly, la section a été mise en service le 24 novembre 2014.
- La section Machilly-Thonon-les-Bains n'a pu être financée, c'est elle qui fait l'objet de la DUP actuelle et le maître d'ouvrage a fait le choix d'une réalisation en concession autoroutière avec péage.
- Le contournement de Thonon-les-Bains jusqu'au pont de la Dranse a été mis en service en juillet 2018.

1.2.2 Contexte dans lequel s'inscrit le projet

Il convient de noter que :

- le projet s'inscrit d'une part dans une dynamique économique et démographique remarquable où entre 1960 et 2010, la population a doublé ;
- il correspond à des objectifs soutenus par deux départements français et les territoires suisses à des échelles de programmation cohérentes et concertées.

Ces enveloppes de territoire sont notamment, le Grand Genève, le Pôle métropolitain du Genevois français et le SIAC, syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais.

Dans le cadre du Grand Genève

Outre la partie française le territoire inclut le district de Nyon et le canton de Genève.



Les enjeux identifiés par le Grand Genève sont notamment les suivants :

« Pour aller vers un développement durable, plus économe en énergie, en mobilité et en territoire, il est proposé de :

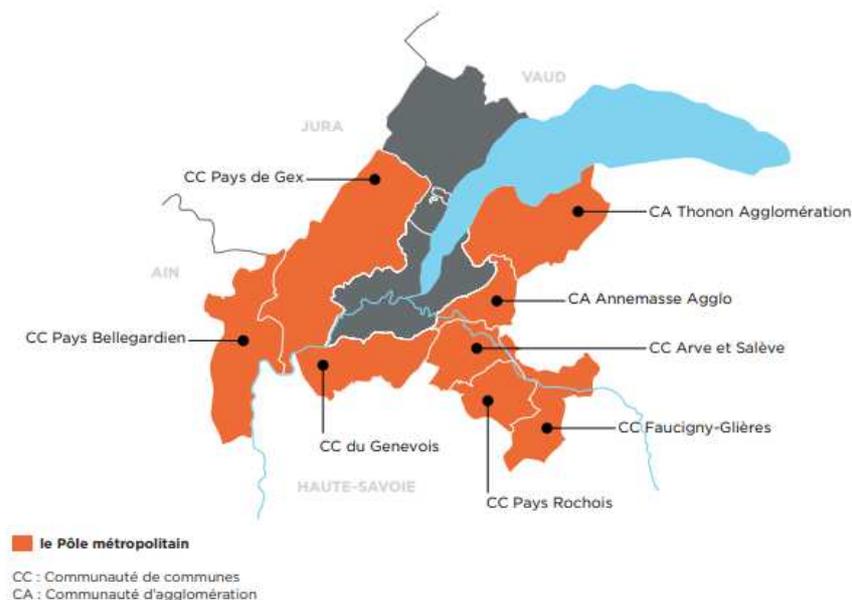
Rééquilibrer le territoire en renforçant l'habitat côté Genève et l'emploi dans l'agglomération Thonon-Publier-Évian, de façon à réduire les besoins en mobilité. La mutation du quartier de la gare de Thonon en quartier urbain mixte doté d'une très bonne accessibilité ferroviaire et la nouvelle dynamique de la zone de Vongy permettent à la ville de confirmer son rôle de centre régional pour tout le Chablais.

Structurer les extensions urbaines en préservant les paysages et les continuités agricoles et naturelles ; la majeure partie du développement s'effectue dans les centres locaux desservis par les transports publics, ferroviaire d'une part et routier d'autre part grâce au renforcement significatif du bus interurbain reliant Genève à Thonon via la RD 1005.

Maintenir un cœur du territoire faiblement urbanisé en valorisant la diversité de ses paysages : montagne, campagne et lac. »

Dans le cadre du Pôle métropolitain du Genevois français

Le Pôle métropolitain (dans le prolongement de l'ARC (Association régionale de coopération du Genevois français) possède un territoire qui inclut les communautés d'agglomération de Thonon-les-Bains et d'Annemasse (Grand Genève hors territoires suisses).



La structure est dotée de missions relevant de la mobilité et de la transition énergétique et dans un des diagnostics présentés par l'ARC fin 2016, il convient de noter les préoccupations suivantes :

« Le constat est donc simple : il convient d'élaborer un plan d'actions, activant tous les leviers : développement de l'offre de transports en commun (développement des infrastructures, augmentation des fréquences des lignes de transports en commun, approche circulaire du réseau de desserte...); promotion du covoiturage et de l'autopartage ; développement du télétravail ou des tiers-lieux ; développement des modes actifs (modes doux : vélo, marche) ; meilleure lisibilité de l'offre ; information simplifiée ; coordination tarifaire, etc. »

Dans le cadre du SIAC (Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais) et du SCoT

Pour cette entité notamment chargée de l'élaboration du SCoT :

« L'enjeu majeur sur le territoire du Chablais concerne la problématique des déplacements et des transports. Un des objectifs prioritaires du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Chablais mis en révision fin 2015 est de proposer une stratégie visant à faciliter et à rendre plus fluides les mobilités, à la fois à l'intérieur du territoire, et dans ses relations avec les territoires limitrophes, notamment avec la Suisse voisine. »

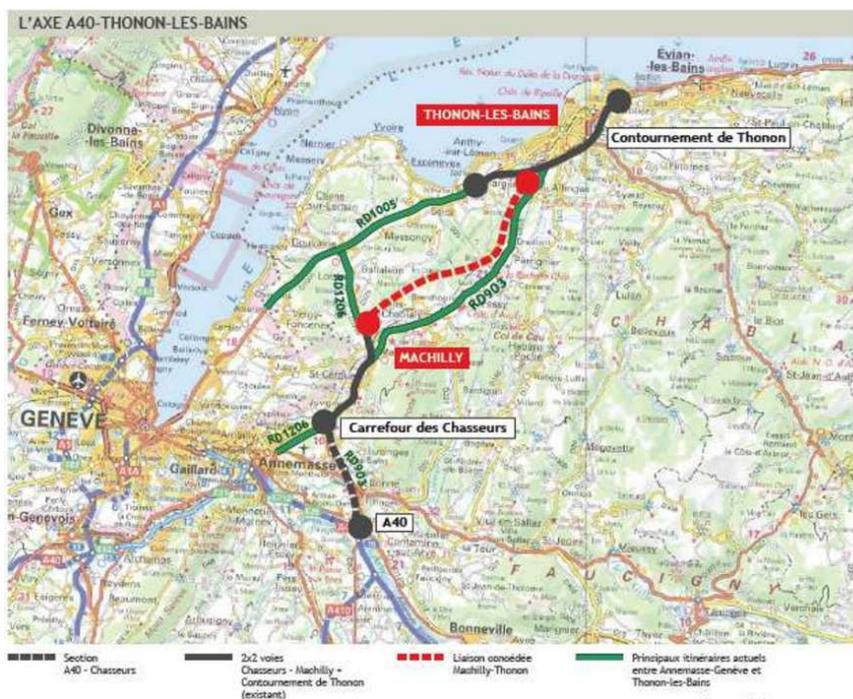
Les enjeux ciblés du SCoT sont les suivants :

- *« articuler / intégrer les infrastructures de transport actuelles et futures et un aménagement maîtrisé, et tout particulièrement celles liées au désenclavement du Chablais, notamment routier ;*
- *élaborer un schéma multimodal des transports à l'échelle du Chablais, en lien avec les territoires voisins ;*
- *développer les infrastructures de modes doux ;*
- *promouvoir une desserte multimodale performante toute l'année pour les déplacements liés à l'économie du tourisme et aux loisirs ;*
- *prévoir la création de plateformes logistiques et de fret ferroviaire ;*
- *faciliter et accélérer le déploiement du très haut débit. »*

Le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains s'inscrit dans **un territoire, le Chablais**, situé au Sud du lac Léman, entre l'agglomération de Genève-Annemasse et celle de Thonon-les-Bains, où la croissance démographique est extrêmement dynamique comme en témoigne le **doublement de la**

population en 40 ans avec un taux de croissance 2 fois supérieur à la moyenne régionale. Cette dynamique, liée principalement à **l'attractivité du bassin d'emplois genevois**, génère un trafic automobile à l'origine d'**engorgements grandissants sur le réseau viaire** avec son cortège de nuisances pour les usagers mais également pour les habitants des villages traversés.

L'objectif du projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains vise donc à **contribuer au désenclavement du territoire du Chablais** tel qu'il a été établi dans le cadre du volet routier du « **Schéma multimodal de désenclavement** » **approuvé en 1999**, en complémentarité avec son volet transports collectifs.



Le projet a pour **objectifs** :

- **au niveau régional**, de desservir le Chablais depuis l'agglomération d'Annemasse-Genève et l'autoroute A40 ; améliorer les échanges entre les agglomérations de Thonon-les-Bains et Annemasse en diminuant et fiabilisant les temps de parcours et en améliorant la sécurité des usagers ;
- **au niveau local**, d'améliorer la qualité de vie dans le Chablais avec des routes départementales déchargées de leur trafic de transit et d'échange.

La liaison autoroutière s'accompagne de la **suppression des passages à niveau n°65 et n°66 sur la commune de Perrignier**, à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier, afin de ne pas augmenter le risque d'accident sur la RD25 (au niveau du PN65) et sur la RD135 (au niveau du PN66), compte tenu des augmentations prévisibles de trafic routier au niveau de l'échangeur et de trafic ferroviaire avec la mise en place du service Léman Express.

Le projet (liaison autoroutière et suppression des PN 65 et 66), objet de la présente enquête publique préalable à la DUP, s'accompagnera également d'une **requalification de la RD1005 au niveau des traversés des communes de Massongy, Sciez et Douvaine et de la RD903 au niveau des traversées de Bons-en-Chablais et Perrignier** avec pour objectifs l'aménagement qualitatif de l'espace public, la sécurisation des centre-bourgs et l'amélioration des circulations des modes actifs. Ces aménagements seront réalisés dans le cadre de

l'aménagement du **Transport à Haut Niveau de Service (THNS)** de la RD1005, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Haute-Savoie et donnera lieu à une enquête d'utilité publique.

Ces aménagements ne font pas partie de la présente enquête publique mais ils sont pris en compte dans la modélisation de l'évaluation des trafics.

La requalification de la RD903 sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage des communes de Bons-en-Chablais et de Perrignier ; elle donnera lieu, si nécessaire, à enquête d'utilité publique en fonction des aménagements retenus.

I.2.3 Concertation préalable

Déclenchement

En 2015, dans le respect du code de l'Environnement, le maître d'ouvrage communiquait un dossier d'information décrivant le projet (à l'époque 2x2 voies), celui-ci ayant un coût compris entre 100 et 300 millions d'euros.

La commune d'Anthy-sur-Léman après délibération du conseil municipal le 24 juin 2015, saisissait alors la CNDP² et demandait l'organisation d'un débat public. En conséquence la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser cette concertation et nommé une garante de la concertation, Mme Isabelle Barthe (2 juillet 2015).

Cette procédure a concerné les deux opérations, d'une part la liaison autoroutière Machilly-Thonon-les-Bains qui s'est déroulée du 18 janvier 2016 au 18 mars 2016 et d'autre part la suppression des passages à niveau n°65 et n°66 qui a eu lieu du 12 septembre 2016 au 1^{er} octobre 2016.

Aire géographique

Deux périmètres ont été définis, l'un restreint correspondant à l'enveloppe du projet où l'ensemble des dispositifs d'information et de concertation ont été mis en place (15 communes) et l'autre plus étendu où une information a été diffusée par affichage dans les mairies (35 communes).



Dispositifs d'information et de participation du public

Il s'est appuyé sur :

² Commission nationale du débat public

- La mise en ligne de pages dédiées sur le site de la DREAL (www.machilly-thonon.fr) avec possibilité de téléchargements de documents.
- La mise à disposition en mairie d'un dossier (45 pages) et d'un registre dans les communes de concertation (15 communes).
- La diffusion d'une plaquette (34 900 boîtes aux lettres) et d'une carte T dans les communes dites d'information (35 communes).
- Un communiqué de presse commun de l'Etat et du Conseil départemental (13 janvier 2016).
- Une exposition présentant le projet, permanente dans les mairies d'Anthy-sur-Léman, Evian-les-Bains, Perrignier et Thonon-les-Bains et itinérantes dans les communes dites de concertation ainsi qu'à Annemasse, Sciez et dans le centre commercial de Margencel.
- Cinq réunions publiques (Thonon-les-Bains, Evian-les-Bains, Perrignier, Anthy-sur-Léman, Ville-la-Grand).

L'expression du public a ainsi été possible à partir de chacun des dispositifs mentionnés précédemment.

Consultation des acteurs du territoire

Trois réunions spécifiques se sont tenues avec les représentants du milieu agricole et les associations environnementales (15 février 2016), les représentants des acteurs socio-économiques et des transporteurs routiers (19 février 2016) et les élus du territoire (29 février 2016).

Participation à la concertation

Au cours des cinq réunions publiques, 920 personnes ont participé avec 82 interventions.

Trois réunions ont eu lieu avec le milieu agricole, avec les acteurs socio-économiques et les transporteurs routiers et avec les élus.

Expressions écrites

Au **total**, 1826 contributions écrites ont été reçues, 95 % provenant de particuliers et 5 % d'acteurs institutionnels ou d'associations (collectivités : 10%, administrations : 26 %, professionnels : 36 %, associations : 28 %).

Dans les **registres** mis en place dans les communes, 288 avis ont été recueillis.

Par **courrier** postal et **cartes T**, respectivement 10 avis et 1014 cartes retour ont été adressées au maître d'ouvrage.

Le site internet de la DREAL permettait d'accueillir les **contributions** de différents organismes, 14 ont formulé des observations en ligne, pour l'essentiel des associations et des représentants du milieu professionnel.

A l'occasion de la concertation, 29 communes ou groupements de communes ont pris des **délibérations** sur le projet.

Le site internet de la DREAL a reçu 1603 visites, 1534 visiteurs uniques et 1979 pages ont été vues. Toujours sur ce site, 322 avis ont été recueillis sur le **formulaire** de contribution en ligne et 108 avis par **courriels**.

Deux **pétitions en ligne** ont été enregistrées, l'une provenant de l'association Thonon-les-Bains écologie (464 signatures) l'autre de l'association Oui au désenclavement (877 signatures).

Couvertures media lors de la concertation

La presse écrite a relayé l'information relative à la concertation dans 25 articles (dont 18 dans le Dauphiné Libéré).

Radio et télévision ont également diffusé l'information au cours de flash relatifs aux réunions et un reportage sur France 3 a été diffusé dans le cadre du journal télévisé régional.

I.3 PROCEDURES, DEROULEMENT ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

I.3.1 Modalités

Les modalités d'organisation de l'enquête publique ont été arrêtées en concertation avec les services de la Préfecture de la Haute-Savoie, les représentants de la DREAL et de la SNCF, dans le cadre de réunions, d'échanges téléphoniques et de courriels.

L'enquête publique s'est tenue, durant 39,5 jours, dans les mairies de Machilly, Loisin, Ballaison, Bons en Chablais, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier (local de l'ancienne poste), Margencel, Anthy sur Léman, Allinges et Thonon les Bains du lundi 5 juin 2018 à 9h au vendredi 13 juillet 2018 à 12h, aux jours et heures habituels d'ouverture.

Le siège de la commission d'enquête a été fixé à Perrignier – ancienne poste - 94 places des Fontaines, où toutes les correspondances devaient lui être adressées.

Les commissaires enquêteurs se sont tenus à la disposition des personnes intéressées, dans les mairies (à l'exception de Perrignier à l'ancienne poste) afin de recevoir leurs observations et propositions. Ils ont ainsi assuré 18 permanences dans les communes citées ci-dessus.

Ils n'ont pas jugé opportun d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public.

I.3.2 Information du public

Comme la législation l'impose, l'avis au public a fait l'objet de quatre insertions dans les 15 jours précédant l'ouverture de l'enquête en rubrique « annonces légales » :

Dans des journaux locaux :

- Le Dauphiné Libéré, en date du 18 mai 2018
- L'ECO, en date du 18 mai 2018

Dans des journaux nationaux :

- Le Figaro, en date du 19-20 mai 2018
- Le Monde, en date du 19 mai 2018

Comme le stipulent les textes, l'avis a été repris dans les huit premiers jours de l'enquête, soit le 8 juin 2018, dans les médias locaux à savoir :

- Le Dauphiné Libéré
- L'ECO

Les copies de ces communiqués de presse sont jointes au rapport.

Annexe I-3 - Publication de l'avis d'enquête dans la pr

L'avis d'enquête a également été affiché dans les mairies des communes concernées par le projet. Les certificats d'affichage sont joints au rapport.

Annexe I-4 - Certificats d'affichage et de dépôt de l'avis d'enquête en mairie

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a fait apposer des affiches au format réglementaire sur 48 lieux concernés par le projet entre Machilly et Thonon les Bains. Un plan est joint au rapport. Lors d'une visite des lieux le 23 mai 2018, en compagnie du maître d'ouvrage, les membres de la commission ont constaté la présence de cet affichage.

Un certificat de cet affichage est joint au rapport.

Erreur ! Source du renvoi introuvable.

Enfin, le maître d'ouvrage a organisé une distribution de flyers dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées, pour les informer de cette enquête publique.

I.3.3 Dossier en consultation

Un dossier d'enquête, comprenant notamment une note de présentation non technique, une étude d'impact et son résumé non technique, une évaluation environnementale de chaque mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi que les avis émis dans le cadre du processus d'évaluation environnementale était à disposition du public dans les mairies de Machilly, Loisin, Bons en Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Allinges, Margencel, Anthy sur Léman et Thonon les Bains, où il pouvait en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des locaux au public. Chaque dossier était accompagné d'un registre papier sur lequel le public pouvait inscrire les observations ou les propositions qu'il souhaitait.

Tous les dossiers d'enquête publique ont été paraphés et signés par les commissaires enquêteurs.

Le dossier comporte 13 documents :

- Pièce 0 : Note de présentation non technique
- Pièce 1 : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- Pièce 2 : Plan de situation
- Pièce 3 : Notice explicative
- Pièce 4 : Plan général des travaux
- Pièce 5 : Etude d'impact
- Pièce 6 : Avis au titre de l'évaluation environnementale de l'étude d'impact
- Pièce 7 : Evaluation socio-économique
- Pièce 8 : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Pièce 9 : Classement des voiries
- Pièce 10 : Bilan des concertations publiques
- Pièce 11 : Etude préalable agricole et avis associés
- Pièce 12 : Autres avis et informations portés à la connaissance du public

Un dossier d'enquête dématérialisé pouvait être consulté, à compter de la date d'ouverture de l'enquête et pendant la durée de celle-ci :

- sur le site internet de la Préfecture : www.haute-savoie.gouv.fr ;
- sur le site internet : <https://www.registre-dematerialise.fr/733>.

Le public pouvait inscrire sur le registre dématérialisé ses observations ou ses propositions.

Il pouvait également les adresser par courrier électronique via l'adresse mail dédiée : enquete-publique-733@registre-dematerialise.fr.

Un accès gratuit au dossier était également possible sur un poste informatique mis à disposition dans les mairies d'Allinges, Fessy, Loisin, Machilly, Thonon les Bains et à l'ancienne poste de Perrignier (siège de la commission).

I.3.4 Organisation et déroulement de la mission des commissaires-enquêteurs

I.3.4.1 Démarches préparatoires

- Le vendredi 6 avril 2018, de 14h à 17h en Préfecture, les commissaires enquêteurs ont rencontré les maîtres d'ouvrage (DREAL pour la création de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon les Bains et SNCF Réseau pour la suppression des passages à niveau n°65 et 66 à Perrignier), ainsi que des représentants du Conseil Départemental de Haute-Savoie pour définir les grands points et l'organisation de l'enquête publique.

- Le lundi 14 mai 2018, de 14h à 18h, en Préfecture, les commissaires enquêteurs ont été formés, par visio-conférence avec le responsable de la société Préambules, au fonctionnement du registre dématérialisé.
- Le mercredi 23 mai 2018, de 10h à 18h, les commissaires enquêteurs se sont tout d'abord réunis en mairie de Machilly avec les représentants de la DREAL, de la SNCF et du Conseil Départemental de Haute-Savoie pour finaliser les derniers points d'organisation de l'enquête publique ; ils ont fait un transport sur les principaux lieux impactés par le projet d'autoroute et la suppression des passages à niveau ; ils ont enfin rencontrés Monsieur le Maire de Perrignier, dans sa mairie, pour définir différentes modalités d'organisation de l'enquête (visite du lieu d'accueil et de permanence, ouverture et scan des courriers reçus).
- Le mardi 29 mai 2018, dans la journée, les dossiers ayant été paraphés et les registres d'enquête ayant été cotés et paraphés par la présidente de la commission, les commissaires enquêteurs ont remis les dossiers destinés au public aux mairies de Machilly, Loisin, Ballaison, Bons en Chablais, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Margencel, Anthy sur Léman, Allinges et Thonon les Bains.
- Le vendredi 1^{er} juin 2018, la commission s'est réunie en sous-préfecture de Bonneville pour définir les critères d'analyse des registres papier et dématérialisés et pour établir une liste de personnes ressources à rencontrer. Le registre dématérialisé a été «verrouillé» par la présidente de la commission afin qu'il s'ouvre automatiquement au public le 4 juin 2018 à 9h.

I.3.4.2 Permanences

Les commissaires enquêteurs ont donc assuré les 18 permanences dans les communes de :

- Perrignier les lundi 4 juin (14h-16h), samedi 23 juin (9h-11h30) et jeudi 12 juillet (14h-16h)
- Bons en Chablais les mardi 5 juin (10h-12h) et jeudi 28 juin (14h-16h)
- Lully le mardi 12 juin (14h-16h)
- Machilly le jeudi 14 juin (10h-12h)
- Ballaison le mardi 19 juin (9h-11h)
- Fessy le mardi 19 juin ((10h-12h)
- Brenthonne le mardi 19 juin (14h-16h)
- Allinges les mercredi 20 juin (9h-11h) et mercredi 11 juillet (14h-16h)
- Anthy sur Léman les jeudi 21 juin (9h-11h) et mercredi 11 juillet (9h-11h)
- Thonon les Bains les jeudi 21 juin (10h-12h) et jeudi 5 juillet (14h-16h)
- Loisin le jeudi 21 juin (10h-12h)
- Margencel le mardi 3 juillet (14h-16h)

Les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'accueil, avec parfois une affluence pouvant être contenue par des prolongations de séances mais ne justifiant pas des prises de rendez-vous ou de prolongation d'enquête.

I.3.4.3 Registres

Registres papier déposés dans les mairies

Les registres dit « papier » déposés dans les mairies ont permis de recueillir 910 observations.

A la mairie de Thonon les Bains, le registre papier a été complètement rempli le 9 juillet 2018. La présidente de la commission a envoyé par courrier, le 5 juillet, un second registre coté et paraphé. Le public a ainsi pu continuer d'inscrire ses observations et propositions.

Registres dématérialisé

Prévu par l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 et le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 et conformément à l'article L.123-13 du code de l'environnement, le registre dématérialisé est un moyen nouveau que le public utilise largement.

En effet, la commission a relevé 89 349 visites du site effectuées durant les 39,5 jours, ce qui représente une moyenne de 2 262 visites/jour avec un minimum de 569 visites, le 1^{er} juillet 2018 et un maximum de 10 382 visites, le 3 juillet 2018.

Tableau de statistiques des visites

La commission a constaté 7 681 téléchargements du dossier (en partie ou complètement). Les statistiques de ces téléchargements figurent en annexe.

Erreur ! Source du renvoi introuvable.

Au total, 9 394 observations ont été déposées dont 1 993 sous forme de pétition par l'intermédiaire du site cyberacteur.org.

I.3.5 Éléments portés à la connaissance de la commission d'enquête

Dans le tableau ci-dessous, figurent les références des documents adressés à la commission d'enquête par les maîtres d'ouvrages et de ceux qui ont pu lui être communiqués au cours des entretiens qu'ils ont eu avec certains organismes ou personnes rencontrées.

Titre et Auteur	Contenu	Transmis par
<i>Schéma de désenclavement du Chablais 1999 Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement</i>	- volet transport collectif – cartographie - volet routier – cartographie - poursuite de la concertation engagée en 1998 – Lettre du Ministre des Transport au Préfet	DREAL
<i>Consultation des autorités suisses en en application de la convention d'Espoo 2005 Office Fédéral de l'Environnement République et Canton de Genève</i>	- Préavis de l'Office Fédéral de l'Environnement - Rapport de synthèse de la consultation organisée par la République et Canton de Genève	DREAL
<i>Projet de liaison Carrefour des Chasseurs – Contournement de Thonon-les-Bains Enquête préalable à la DUP 2004 Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer</i>	- décret - dossier d'enquête publique: pièces A à E - dossier des engagements de l'Etat - rapport d'enquête publique et conclusions de la commission d'enquête - annexes au rapport d'enquête publique	DREAL
<i>Liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains Dossier de contexte 2015 Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie</i>	- contexte historique - perception des enjeux territoriaux - perception du projet	DREAL
<i>Projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains Concertation du 18 janvier au 18 mars 2016 Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie</i>	- dossier de concertation - dossier d'information du public - présentation du modèle multimodal transfrontalier - suivi du foncier et de ses dynamiques - communiqué de presse - panneaux d'information - bilan de la concertation - rapport de la garante de la concertation - contributions : OITC, GIC, Chambre d'Agriculture 74, Réseau Air74, mairie d'Anthy, EELVRS, FDC74, association Les	DREAL

	Daillis, FRAPNA74 - délibération des communes	
Projet de suppression des PN 65 et 66 Concertation du 12 septembre au 1 ^{er} octobre 2016 SNCF – Département de Haute-Savoie	- bilan de la concertation	DREAL
Désenclavement du Chablais Groupe de travail environnement-agriculture 2016-2017 DDT 74	- relevé de conclusions du 19/06/2016 - relevé de conclusions du 13/10/2016 - relevé de conclusions du 14/02/2017	DREAL
Liaison autoroutière Machilly-Thonon Consultation Interservices (CIS) 2017 Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire	- bilan CIS au niveau central - bilan CIS au niveau local	DREAL
Projet d'identification de sites potentiels pour les mesures compensatoires de la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains 2017 Thonon Agglomération	- identification des zones humides potentielles - cartographie	DREAL
Traversée des périmètres de protection du captage du Bois d'Anthy par la liaison autoroutière 2015 2017 Gérard NICOUD – Hydrogéologue agréé	- Avis sur le cahier des charges des investigations géologiques et hydrogéologiques complémentaires dans la traversée - Compte-rendu hydrogéologique sur les sondages carottés Sc1 à SC4 et destructif SD5 le long du tracé autoroutier	DREAL
PACT'Air 2018 Grand Genève	Programme d'actions transfrontalier pour la qualité de l'air du Grand Genève	Pôle métropolitain du Genevois français
Charte d'engagement du projet de territoire du Grand Genève 2016-2030	Schémas d'organisation des transports, modes doux, individuels motorisés, publics et schéma d'agglomération 3.	
RD 1005 _ Aménagement d'un Transport collectif à Haut-Niveau de Service (THNS) Concertation préalable 2015 Conseil Départemental 74	- dossier de concertation - bilan	Conseil Départemental 74
Le diagnostic économique du Chablais 2014 : http://www.sudleman.com/images/Chablais_2040/Diagnostic_eco_Chablais.pdf Le document d'étude « Chablais 2040 » : http://www.sudleman.com/2014-04-16-06-30-44/chablais-2040.html .	L'espace lémanique, développement économique du territoire, panorama des principaux indicateurs économiques du Chablais, comparés à ceux des territoires voisins, facteurs composant l'environnement entrepreneurial du territoire (formation, foncier économique, services aux entreprises,...). Scénario d'évolution du territoire	Chablais Léman Développement
Cadastre des émissions et exposition sur le territoire de Thonon Agglomération	Données qualité de l'air	Atmo

I.3.6 Contacts pris par la commission d'enquête

La commission a sollicité et obtenu plusieurs rendez-vous avec des acteurs concernés par le projet d'autoroute Machilly - Thonon les Bains :

- Le 21 juin 2018, à 13 h 30 : Monsieur Edouard Roch et Monsieur Sylvain Gaillard, gérants du GAEC La Rochette à Perrignier ;
- Le 21 juin 2018, à 14 h 30 : Monsieur Jean Denais, Maire de Thonon les Bains, Président du Pôle Métropolitain du Genevois Français ;
- Le 21 juin 2018, à 17 h : Madame Géraldine Pflieger, Présidente du Syndicat Intercommunal du Chablais (SIAC) et Monsieur Joseph DEAGE, 1er Vice-président, délégué de Thonon Agglomération ;
- Le 3 juillet 2018, à 10h30 : Monsieur Jean NEURY, Président de Thonon Agglomération et Monsieur Gil THOMAS, Vice-président de Thonon Agglomération en charge de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Le 10 juillet 2018, à 9h30 h : Monsieur André Mugnier, Président de la Fédération des chasseurs de Haute-Savoie et Monsieur Eric COUDURIER, responsable technique ;
- Le 10 juillet 2018, à 11 h : Monsieur Christian Monteil, Président du Conseil Départemental de Haute-Savoie ;
- Le 10 juillet 2018, à 14 h : Monsieur Franck Jacquard, élu de la Chambre d'Agriculture, responsable du service aménagement, accompagné par Monsieur Pascal Mornex conseiller de la Chambre d'Agriculture, service aménagement ;
- Le 11 juillet 2018, à 9 h : Monsieur Dupessey, Maire d'Annemasse et Président d'Annemasse Agglo ;
- Le 11 juillet 2018, à 17 h : Monsieur Frédéric Bessat, Directeur du Pôle Métropolitain du Genevois Français ;
- Le 12 juillet 2018, à 14h30 : réunion à laquelle participaient Mesdames Gautheron et Philippe du Conseil départemental 74, chargées du projet et des applications relatives au modèle numérique, Monsieur Staub chef du projet à la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Monsieur Puppis de la DDT 74, Chargé des déplacements au sein du service Prospective et transition énergétique ;
- Le 13 juillet 2018, à 9 h : Monsieur François Roulard, Maire de Massongy, accompagné de Monsieur Christian Magniez, secrétaire de mairie ;
- Le 13 juillet 2018, à 10 h : Monsieur Jean-François Baud, Maire de Douvaine ;
- Le 13 juillet 2018, à 11h30 : Monsieur Jean-Luc Bidal, Maire de Sciez ;
- Le 24 juillet 2018 : Monsieur Kompf, Direction Départementale des Territoires Haute-Savoie, chef de service Prospective et transition énergétique ;
- Le 31 juillet 2018, à 10h : Monsieur Vetterli, Directeur du Service de l'Environnement et des Risques Majeurs (SERMA) à la Direction générale de l'environnement du Canton de Genève et Madame Tinguely, ingénieure environnement dans ce même service.
- Le 10 septembre 2018, Monsieur Dupays, directeur de la SAEME et de Madame Berthelot, chargée des approvisionnements à Publier.
- Le 12 septembre 2018, Monsieur Chapuis directeur territorial d'ATMO et Monsieur Brulfert référent territorial à Savoie Technolac (Chambéry).

I.3.7 Réunions avec le maître d'ouvrage

La commission a rencontré à plusieurs reprises les maîtres d'ouvrage : la DREAL pour la création de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon les Bains, le Conseil départemental et SNCF Réseau pour la suppression des passages à niveau n°65 et 66 à Perrignier.

Tout au long de l'enquête, les contacts ont été régulièrement suivis avec les représentants des différentes structures, pour la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (Service Mobilité Aménagement Paysages), Julien DURAND (Chef de pôle), Fabrice GRAVIER (Chef de service) et Jean-Marie STAUB (Responsable d'opérations) ; pour SNCF RESEAU (Direction territoriale Rhône-Alpes Auvergne), François CLEMENTE (Directeur des études et de la MOA) ; pour le Conseil départemental de la Haute Savoie (Direction Adjointe Grands Projets), Sébastien GRUFFAT (Directeur adjoint délégué à l'investissement du pôle Routes) et Amelie GAUTHERON (Chef de projet).

Avant le début de l'enquête, comme indiqué précédemment.

- Le vendredi 6 avril 2018, de 14h à 17h en Préfecture, les commissaires enquêteurs ont rencontré les maîtres d'ouvrage et les services de l'Etat et du Département pour définir les grands points et l'organisation de l'enquête publique.
- Le mercredi 23 mai 2018, de 10h à 18h, les commissaires enquêteurs se sont tout d'abord réunis en mairie de Machilly avec les représentants de la DREAL, du Conseil départemental et de SNCF Réseau pour finaliser les derniers points d'organisation de l'enquête publique ; ils ont fait un transport sur les principaux lieux impactés par le projet d'autoroute et la suppression des passages à niveau.

Pendant l'enquête

- Le vendredi 22 juin 2018, de 10h à 13h, la commission a rencontré les maîtres d'ouvrages pour obtenir des renseignements complémentaires sur des points soulevés par le public au cours des permanences ou lors de ses observations.

A l'issue de la phase de consultation du public

- Le mercredi 8 août de 10h à 13h dans les locaux du Conseil départemental, la rencontre avec les mêmes interlocuteurs a porté sur les observations recueillies, sur le procès-verbal de synthèse et sur les réponses qui pouvaient y être apportées.
- Le mercredi 19 septembre de 14h à 17h, la rencontre était motivée par la demande de précisions de la part de la commission sur certains points du dossier et par les réponses du maître d'ouvrage aux éléments communiqués dans le procès-verbal de synthèse. La rencontre a eu lieu dans les locaux du Conseil départemental.

I.3.8 Clôture de l'enquête publique

La clôture de l'enquête a été effective selon les termes de l'arrêté préfectoral le 13 juillet 2018 à 12h.

A partir de 14h, les membres de la commission se sont rendus dans les mairies concernées par le projet d'autoroute Machilly - Thonon les Bains (Machilly, Loisin, Ballaison, Bons en Chablais, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Margencel, Anthy sur Léman, Allinges et Thonon les Bains) pour récupérer les dossiers et les registres. Ils ont procédé à la clôture de chacun de ces registres.

I.3.9 Remise du procès-verbal de synthèse et du rapport de l'enquête

Les textes obligent le commissaire enquêteur à remettre au maître d'ouvrage, dans les huit jours suivant la clôture de l'Enquête Publique, un « Procès-verbal de synthèse » (Cf. article R 123-18 de Code de l'Environnement). Ce document essentiel est annexé au rapport d'enquête.

Ce document représente une synthèse des observations recueillies auprès du public. Sont également présentées les demandes de précisions de la commission d'enquête et de ce fait il permet au porteur de projet de répondre précisément aux différents points identifiés lors de l'enquête.

Constatant un nombre important d'observations sur le registre dématérialisé, et anticipant une participation accrue en fin d'enquête, la commission a estimé que le délai de 8 jours pour la remise du PV de synthèse, soit le 21 juillet 2018, serait insuffisant pour lui permettre de présenter un travail suffisamment abouti. Ceci avait pour conséquence de repousser également la remise du rapport final. C'est pourquoi, la présidente de la commission a sollicité auprès de Monsieur le Préfet de Haute-Savoie un délai supplémentaire. Ce qui a été accepté par le Monsieur le Préfet de Haute-Savoie (arrêté du 21 août 2018 reportant au 28 septembre 2018 la date limite de remise de ce rapport et de ces conclusions (Annexe I-2 - Arrêté préfectoral de prolongation de remise du rapport)

La remise officielle du procès-verbal de synthèse aux maîtres d'ouvrage a été réalisée au cours de la réunion du mercredi 8 août 2018. Ce document est annexé au rapport d'enquête également.

Les délais de remise du rapport final ont également pu être respectés.

I.3.10 Conditions générales et climat de l'enquête

Cette enquête s'est déroulée dans un climat serein, sans aucune manifestation d'animosité. Les entretiens avec les personnes qui se sont déplacées en permanence furent courtois. Les observations sur les registres papier et le registre dématérialisé n'ont que très rarement été l'objet de modération de la part des commissaires enquêteurs.

Le projet a cependant déclenché des controverses et manifestations locales, articles de presse, débats dans les médias, sans affecter pour autant le travail de la commission. Les oppositions entre les partisans du « oui au désenclavement » et des « non à la voiture » se sont cependant vivement manifestées. Elles ont été d'autant plus intenses que le projet laissait émerger des débats anciens et récurrents au cours desquels ces oppositions s'étaient déjà affrontées.

Les services administratifs ont été très disponibles pour faciliter les permanences et le travail de la commission. Un certain nombre de maires ou d'élus, rencontrés lors de permanences ou de rendez-vous, ont pu exprimer leur point de vue ou celui de leur collectivité sur le projet, ceci de façon informelle tout en ayant formulé un avis par ailleurs sur les registres.

I.4 PERSONNES, PUBLIC, ORGANISMES S'ETANT EXPRIME

I.4.1 Associations

Associations de protection de la nature et de l'environnement

Seize associations de défense, de protection de la nature et de l'environnement, dix-sept associations de défense des intérêts des habitants ou encore de préservation du patrimoine local se sont manifestées.

<i>AAPPMACG/Association agréée pour la pêche et la protection du milieu aquatique du Chablais genevois</i>
<i>ADENY/Association de défense de l'environnement et de la nature de l'Yonne</i>
<i>AGIR pour la Crau/Association de mobilisation citoyenne en faveur de la protection de l'environnement dans la plaine de la Crau</i>
<i>ASPAS/Association pour la protection des animaux sauvages /REYNAUD Madline</i>
<i>Cerff/Campagne d'éducation respectueuse de la faune et de la flore (Cerff)</i>
<i>Chloro'Fill/Promotion et développement d'actions en faveur de l'environnement et de l'écocitoyenneté dans la commune de Fillinges</i>
<i>Conseil lémanique pour l'environnement/Rouiller Alain</i>
<i>FRAPNA/Fédération des associations de protection de la nature Rhône-Alpes/Hte-Savoie</i>
<i>Inspire/ Pour une meilleure qualité de l'air au pays du Mont-Blanc et pour la protection de l'environnement, de la santé et du climat.</i>
<i>L.P.O. /Ligue de protection des oiseaux/Haute-Savoie</i>
<i>LAC/Littoral actions communes, protection de la nature, l'environnement et le cadre de vie de la commune de Chens-sur-Léman-sur-Léman</i>
<i>Les Amis de la Terre en Haute-Savoie AT74</i>
<i>Nature et environnement en Pays rochois</i>
<i>OÏKOS KAÏ BIOS/Patrimoine nature et vie</i>
<i>RBH56/Agir à la défense de l'environnement du cadre de vie et du patrimoine Ploërmel</i>
<i>Réseau Air 74 Composé de 24 associations</i>

Associations diverses (défense du patrimoine, des transports en mode doux, etc.)

AARCA/Association des résidents de la Chapelle d'Abondance/CEVOST Jacques
ACPAT/Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement et les Transports
AF3V/Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes/Albert CESSIEUX
ASL/Association pour la sauvegarde du Léman/GAGNAIRE Alain Georges
Associations communales de chasseurs*
Chablais du Futur Collectif
Chasseurs74/Fédération départementale des chasseurs de Haute-Savoie/MUGNIER André
Colibri 74 Arve et Giffre
Comité Génération.s de Thonon les Bains
FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes/Fédération des associations d'usagers des transports
Les amis du vieux Brécorens/Association ayant pour objectif la préservation du village typique de Brécorens
Maison des Arts du Chablais/Thierry MACIA
MouvE/ Mouvement des citoyens du pays d'Evian pour un territoire solidaire et durable
Oui au désenclavement du Chablais
Vélo & Territoires/Coordinateur du réseau cyclable national/LAURENDON Alain
Vivre en Montagnes du Giffre/Association
Vivre en Vallée verte/Association

*Associations Communales de Chasse Agréées d'Allinges, Anthy, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthonne, Cervens, Fessy, Lully, Machilly, Margencel, Perrignier, Sciez

I.4.2 Organisations professionnelles, chambres consulaires

Dix-neuf associations, syndicats locaux ou fédérations, de professionnels de tout domaine, agriculture, construction et travaux publics, industrie, tourisme et culture ont manifesté leur opinion quant à la réalisation du projet.

De nombreuses observations sont apparues notamment dans le registre dématérialisé sous le nom d'un représentant, dirigeant ou propriétaire d'une entreprise sans qu'il soit possible d'identifier clairement l'identité de celles-ci, elles n'ont pu être comptabilisées.

Association des commerçants de Morzine/ROGUET Michel
Association des entreprises de Perrignier
Association internationale des Portes du soleil
BTP74/Profession du BTP
BTP74/Section dragage/SCMITT Dominique
CCI/Chambre de commerce et d'industrie HAUTE-SAVOIE
Chablais Léman Développement
Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc
Confédération Paysanne de Haute-Savoie
FDSEA/Fédération des syndicats agricoles des Savoie SEA Collines du Léman
Groupement des Industriels du Chablais/DUCREUX Philippe
MEDEF/Mouvement des entreprises de France/ Haute-Savoie

<i>Office du tourisme de Morzine</i>
<i>Syndicat agricole Anthy-Margencel</i>
<i>Syndicat d'exploitation agricole des Collines du Léman</i>
<i>Syndicat des hôteliers, cafetiers et restaurateurs de Morzine/MICHAUD Jean-Marie</i>
<i>Syndicat interprofessionnel du Reblochon de Savoie</i>
<i>Syndicat jeunes agriculteurs du Bas-Chablais</i>
<i>Syndicat jeunes agriculteurs Plateau de Gavot</i>

I.4.3 Collectivités

Les collectivités, au-delà des prises de position au cours de la phase de concertation et de discussion du projet ont pour certaines réaffirmé leur positionnement par rapport à la création de l'autoroute avec les délibérations des élus de la communauté représentée.

<i>Agglo Annemasse</i>
<i>Commune de Brenthonne/M. BURGNARD Michel</i>
<i>Commune de Lyaud/M.DEAGE Joseph</i>
<i>Commune d'Orcier/Mme BAUD Thérèse</i>
<i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i>
<i>SIAC/Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais</i>

I.4.4 Autorités suisses

Les autorités suisses sont intervenues au niveau confédéral, cantonal et communal pour quelques communes riveraines dont la Ville de Genève.

<i>Confédération suisse (OFEV)</i>
<i>République et Canton de Genève</i>
<i>Ville de Genève</i>
<i>Commune de Gy</i>
<i>Commune de Jussy</i>
<i>Commune de Puplinge</i>

I.4.4.1 Elus, organisations politiques

Les parlementaires, le président de la région Auvergne-Rhône-Alpes région, certains élus régionaux et représentant de partis politiques ainsi que des maires sont intervenus à titre personnel au-delà des positions prises par leur collectivité pour exprimer leur avis.

<i>M. WAUQUIEZ Laurent/Président de la région Auvergne-Rhône-Alpes</i>
<i>M. CARLE Jean Claude/Sénateur</i>
<i>M. HERVE Loïc/Sénateur</i>
<i>Mme DUBY-MULLER Virginie/Député et conseiller départemental</i>
<i>M. SADDIER Martial/Député</i>
<i>Mme GREBERT Fabienne/Elus régionaux du Rassemblement citoyen, écologiste et</i>

<i>solidaire/Conseillère régionale</i>
<i>M. BONAZZI Dominique/Maire de Loisin</i>
<i>M. CODER Bernard/Maire de Veigy-Foncenex</i>
<i>M. DUCRET Bruno/Adjoint au maire de Veigy-Foncenex</i>
<i>M. JOLY Gilles/Maire-adjoint à l'Urbanisme et à l'Environnement urbain Ville de Thonon-Les-Bains - conseiller communautaire Thonon-Agglomération</i>
<i>M. MAXIT Bernard/Maire de La Chapelle d'Abondance</i>
<i>M. RENAUD Didier/Conseiller municipal Margencel, vice-président. SEMV</i>
<i>M. RUBIN Nicolas/Maire de Châtel, conseiller départemental</i>
<i>M. RUDYK Georges/Délégué au SIAC - Délégué de la CCPEVA - Conseiller municipal de la Commune Publier</i>
<i>M. VUAGNOUX Jean-Louis/Maire de Bellevaux</i>
<i>M. VULLIEZ Christian/Conseiller municipal d'Anthy-sur-Léman - Ancien Conseiller Régional</i>
<i>PCF/Parti communiste français/Section PCF et élus Chablais</i>

I.5 RECAPITULATIF RELATIF AUX OBSERVATIONS ENREGISTREES

Au final on peut noter les décomptes suivants, avec une marge d'erreur liée notamment à l'impossibilité d'identifier les auteurs, les doublons, les éventuelles observations de complaisance.

Observations du registre dématérialisé :	9394
Dont pétition de cyberacteurs.org	1993
Observations des registres déposés dans les communes	910
Personnes reçues en permanence	114
Courriers adressés à la commission	22

Annexes du chapitre I

Annexe I-1 - Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique

Annexe I-2 - Arrêté préfectoral de prolongation de remise du rapport

Annexe I-3 - Publication de l'avis d'enquête dans la presse

Annexe I-4 - Certificats d'affichage et de dépôt de l'avis d'enquête en mairie

CHAPITRE II - PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE MACHILLY - THONON-LES-BAINS ET DE SUPPRESSION DES PN 65 ET PN 66

Les éléments présentés dans le présent chapitre sont issus du dossier d'enquête publique, plus précisément de la notice explicative (pièce 3), de l'étude d'impact (pièce 5), de l'évaluation socio-économique (pièce 7), du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pièce 8), du classement des voiries (pièce 9) et de l'étude préalable agricole (pièce 11). Cette présentation n'a pas pour objectif d'être exhaustive, mais de faire ressortir les principaux éléments utiles à la compréhension du projet pour lequel les précisions complémentaires seront à rechercher dans le dossier d'enquête.

II.1 INSERTION DANS LE PROJET MULTIMODAL DE DESENCLAVEMENT DU CHABLAIS

Destiné à faire face aux besoins de mobilité, le projet de desserte du Chablais a été conçu dès la fin des années 1990. Il portait initialement sur une autoroute, l'A400 reliant l'A40 et Thonon-les-Bains. La déclaration d'utilité publique obtenue en 1995 était annulée en 1997 par le Conseil d'Etat à la suite de recours et la collectivité engageait alors une réflexion globale. Celle-ci devait conduire à l'élaboration du schéma de transport multimodal du Chablais, approuvé le 7 juillet 1999 par le ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement.

Dans le projet de désenclavement du Chablais, inscrit au schéma de transport multimodal, outre les dispositions de transport en commun, la liaison A40 (sud d'Annemasse) à Thonon-les-Bains est le maillon de l'axe routier structurant.

L'ensemble du schéma a été fractionné en quatre tronçons et depuis cette époque, entre le carrefour des Chasseurs et Machilly, la section a été mise en service le 24 novembre 2014 et le contournement de Thonon-les-Bains jusqu'au pont de la Dranse a été mis en service en juillet 2018.

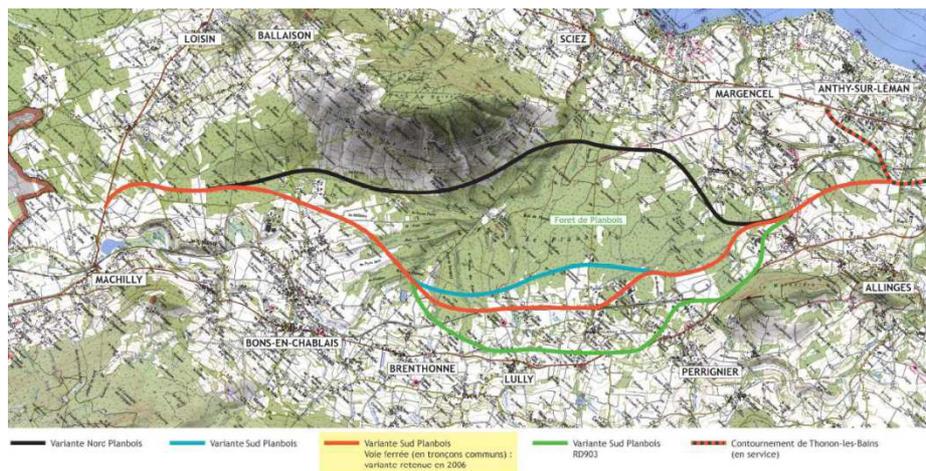
II.2 PRINCIPALES VARIANTES ET RAISONS DU CHOIX DU PROJET

II.2.1 La liaison autoroutière et l'échangeur de Perrignier

Les **4 variantes**, retenues pour l'analyse comparative, sont issues de l'historique du projet et résultent de l'enquête publique préalable à la DUP de 2006 et des études complémentaires réalisées en 2015-2016 prenant en compte la mise à péage de la liaison ainsi que les enjeux environnementaux réglementaires, notamment les zones humides et les sites Natura 2000.

Ces 4 variantes, qui contournent la forêt de Planbois, sont dénommées :

- variante « Nord Planbois »
- variante « Sud Planbois forêt »
- variante « Sud Planbois voie ferrée »
- variante « Sud Planbois RD903 »



Elles ont fait l'objet d'une analyse multicritères mettant en évidence :

Une meilleure fonctionnalité des variantes Sud Planbois forêt et voie ferrée au regard des objectifs du projet, notamment en termes de désenclavement du Chablais, de desserte locale via l'échangeur de Perrignier et de desserte économique, notamment la ZI de Perrignier pour laquelle la variante Sud Planbois voie ferrée présente l'avantage supplémentaire de lui donner un accès direct.

- Des impacts sur les milieux naturels moindres pour les variantes Sud Planbois voie Ferrée et RD903 mais, pour cette dernière, des effets plus dommageables sur le paysage et le cadre de vie des riverains entre la RD903 et la voie ferrée.

La variante Sud Planbois voie ferrée, en passant en bordure de la ZNIEFF du massif de Planbois, est plus favorable que la variante Planbois forêt.

- Des contraintes et nuisances moins pénalisantes sur le milieu humain, notamment les activités économiques, agricoles et industrielles, pour les variantes Sud Planbois voie ferrée et forêt; cette dernière étant celle qui s'écarte au maximum des zones habitées.
- Un coût moins élevé pour les variantes Sud Planbois voie ferrée et forêt, dont le montant³ s'élève, respectivement, à 186,8 millions d'euros TTC et 181 millions d'euros TTC. La variante Nord Planbois, du fait de la réalisation du viaduc sur le Foron, est plus chère, avec un montant de 200,4 millions d'euros TTC.

La variante Sud Planbois RD 903, qui nécessite de lourdes protections acoustiques, et comporte la réalisation d'une trémie au Petit-Lieu, est la variante qui présente le montant le plus élevé avec 306,8 millions d'euros TTC.

En conclusion, **la variante Sud Planbois voie ferrée soulage le mieux le réseau secondaire (RD1005 + RD903), tant sur les sections à l'ouest qu'à l'est de la RD25.** Le diffuseur central est implanté à proximité de la ZI de Perrignier, ce qui en optimise la desserte. En se calant le long de la voie ferrée, le tracé minimise au mieux l'impact sur la forêt de Planbois, tout en évitant les grandes zones urbanisées, toutes situées de l'autre côté de la voie ferrée.

Il est compatible avec les perspectives de développement des communes traversées et permet de sauvegarder les espaces agro-naturels situés entre la voie ferrée et la Forêt de Planbois.

³ Estimation 2002, actualisée en valeur de janvier 2014 sur la base de l'index Travaux Publics TP01, hors dispositif de péage et actualisation des acquisitions foncières.

Notons que **cette variante, retenue lors de la DUP de 2006, n'a pas été remise en cause lors de la concertation en 2016.**

Cette variante Sud Planbois voie ferrée fait l'objet, dans le cadre du présent dossier, d'une analyse de **variantes locales au niveau de la commune de Lully et de l'échangeur de Perrignier** avec :

- **Une variante « jumelage à la voie ferrée » ou « éloignée »** de 100 m de la voie ferrée : la bande de 100 m avait été envisagée pour une plateforme de fret lors de la DUP en 2006, cette option a été abandonnée après la concertation en 2016, laissant la possibilité d'un jumelage avec la voie ferrée. La variante jumelée n'est pas compatible avec un échangeur à l'ouest de la RD25.
Malgré un surcoût de 6 M€ HT, le maître d'ouvrage a retenu le tracé jumelé qui consomme moins d'espaces agricoles (-2,4 ha) et réduit les effets négatifs du morcellement et de l'accès aux parcelles. Il présente, par ailleurs, l'avantage d'une meilleure visibilité sur l'échangeur de Perrignier et est favorable à la **mise en œuvre éventuelle d'un système free-flow.**
- **Une variante « échangeur à l'est ou à l'ouest de la RD25 »** : le choix du dispositif de péage s'est porté sur un « système ouvert » qui, contrairement au « système fermé » (avec prise de ticket à l'entrée et paiement en sortie), présente l'avantage d'un moindre coût d'investissement et d'exploitation ; de plus la réalisation d'un péage au niveau du diffuseur d'Anthy-sur-Léman n'était pas envisageable, compte tenu de la présence des périmètres de protection de captage.

Le positionnement de l'échangeur à l'est de la RD25 a fait consensus lors de la concertation publique en 2016 et la commune de Perrignier s'est prononcée en faveur de cette variante par délibération du 4 avril 2016.

Notons que le coût de la « variante est » est plus élevé car il implique le choix du jumelage avec la voie ferrée ; il présente également des impacts sur les milieux naturels plus importants au niveau des zones humides bordant les ruisseaux de la Gumaz et des Folles.

Les études approfondies de cette « variante est » montrent qu'elle présente les avantages suivants :

- implantation d'aires de stationnement après les gares de péage en pleine-voie ou sur les bretelles et amélioration de la sécurité et de la visibilité à l'approche de la barrière de péage,
- impact agricole plus limité et rétablissement agricole de part et d'autre de l'autoroute au niveau de l'échangeur de Perrignier et d'un boviduc en passage supérieur au niveau du chemin rural de Blessenys,
- préservation de 3 bâtiments industriels récents dans la ZI des Grandes Teppes et de 3 bâtiments dans le secteur des Combettes, le long de la RD135, soit une économie de 3M€,
- possibilité d'implantation du CEI dans l'espace entre l'autoroute et la RD135, mutualisé avec les installations de la barrière en pleine-voie,
- moindre impact acoustique.

Le maître d'ouvrage a retenu cette « variante est » associée au « jumelage avec la voie ferrée » permettant une moindre consommation des terres agricoles et leur morcellement.



II.2.2 La suppression des PN 65 et PN 66

Deux solutions ont été étudiées :

- **Variante 1** : suppression du PN66 et création d'un pont-route pour rétablir la RD25 au niveau du PN65, impliquant le report du trafic de la RD135 sur la RD25.
- **Variante 2** : suppression du PN66 et création d'un franchissement de la voie ferrée, soit au niveau du PN66 (**solution 1**), soit au nord-est de ce PN (**solutions 2a et 2b**), impliquant le report du trafic de la RD25 sur la RD903 et la RD135.

La variante 1 a été écartée en raison des caractéristiques de la RD25, non adaptée aux poids-lourds, des nuisances au niveau de Brécovens et de la desserte complexe de la gare.

Les différentes solutions de la variante 2 ont fait l'objet d'une concertation en octobre 2016 et d'une analyse comparative faisant notamment ressortir que la **solution 1** présente l'avantage d'un impact acoustique moindre et d'emprises agricoles plus limitées.

Le MO a retenu cette solution 1 en se fixant pour objectifs de :

- **minimiser les incidences sur le GAEC La Rochette afin de définir une solution de rétablissement des itinéraires entre le site de Brécovens et celui de Cervens,**
- **étudier l'effet des modifications du cheminement routier et du cumul des flux sur la commune de Perrignier.**

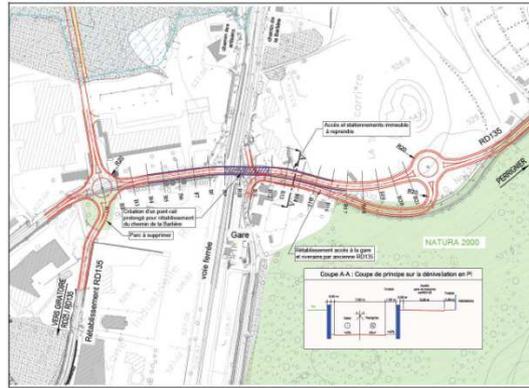


Figure 14 : Vue en plan de la solution envisagée pour le rétablissement de la RD135

II.3 DESCRIPTION DU PROJET

II.3.1 Principales caractéristiques de la liaison autoroutière

Les principales caractéristiques de la liaison autoroutière sont les suivantes :

- longueur : 16,5 km,
- largeur de la plateforme routière : 2x2 voies de 3,5 m, avec terreplein central de 3 m et 1 bande d'arrêt d'urgence de 3 m par sens ; soit au total une emprise de 28 m en section courante (hors remblai ou déblai) avec cunettes de drainage,
- diffuseur de Machilly : voies d'entrecroisement de type « trompette » à l'extrémité de la section existante de la RD1206 avec 1 giratoire entre la RD1206 et la RD35,
- diffuseur de Perrignier de type « lunette » implanté à l'est de la RD25 avec 2 giratoires de part et d'autre de l'autoroute entre la RD25, la RD135 et les bretelles d'accès,
- barrière de péage de Perrignier en pleine voie (installée sur la section Thonon-les-Bains vers Perrignier) couplée au diffuseur de Perrignier (bretelles de/vers Perrignier) et associée à deux gares implantées sur les bretelles du diffuseur orientées vers et depuis Machilly ; absence de prise de ticket et paiement direct du montant proportionnel au trajet parcouru,
- diffuseur de Thonon-les-Bains : raccordement sur le contournement de Thonon-les-Bains avec doublement du viaduc sur le Pamphiot.

Le projet (y compris la suppression des PN65 et 66) recoupe des voiries routières, des chemins agricoles et/ou de randonnée, la voie ferrée, des écoulements hydrauliques permanents ou temporaires, des corridors écologiques (lieux de passage de la petite, moyenne ou grande faune); soit au total environ **55 éléments qui seront rétablis au moyen d'ouvrages de type buses, ponts cadre ou portiques.**

Parmi ces rétablissements, notons **3 ouvrages d'art d'envergure** :

- le viaduc de franchissement du Pamphiot qui doublera le viaduc existant, d'une longueur de 164 m,
- le viaduc de franchissement du ruisseau des Vernes et du Redon, d'une longueur de 83 m,
- le pont rail d'Allinges, implanté en biais avec des travées de 26 et 19 m.

II.3.2 Classement de la liaison dans la catégorie des autoroutes, mise en concession et covoiturage

Dans le cadre de la présente enquête publique, est également sollicité le **classement de la liaison autoroutière dans la catégorie des autoroutes**, ce qui implique :

- la réalisation de voies routières dédiées, sans croisements, à chaussées séparées, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet,
- l'accès réservé aux véhicules à propulsions mécaniques.

La vitesse maximale autorisée retenue est de **110 km/h**, pour des raisons de cohérence avec les sections adjacentes et de sécurité.

La mise à péage implique l'implantation d'un **centre d'entretien et d'intervention (CEI)** envisagé au niveau du diffuseur de Perrignier en raison de son emplacement central.

La liaison autoroutière sera exploitée par un **concessionnaire désigné après appel d'offre de concession**.

Il est rappelé qu'au titre de l'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte : « **Les sociétés concessionnaires d'autoroutes s'engagent dans la création ou le développement de places de covoiturage adaptées aux besoins identifiés, à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier, sous réserve des contraintes techniques et de disponibilité foncière, le cas échéant en participant à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territorialement concernées. Elles mettent en place, sous leur responsabilité et à leurs frais, des actions d'information et de communication en faveur du covoiturage sur autoroute. Ces actions visent notamment à renforcer la visibilité de la pratique du covoiturage par les usagers de l'autoroute et à faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers**».

Le MO envisage plusieurs localisations pour les **parcs de covoiturage** :

- **à l'ouest**, une mutualisation avec le parc de stationnement du supermarché à l'entrée de Loisin,
- **au niveau du péage Perrignier**, une mutualisation avec le futur parking-relais de la gare de Perrignier et avec le parking de la salle des fêtes et du stade au centre de Perrignier,
- **à l'est** : une mutualisation avec le futur parking-relais du THNS à Margencel sur la RD1005 et en différents lieux bordant le contournement de Thonon-les-Bains (échangeur RD1005-RD26 et échangeur RD1005-RD12).

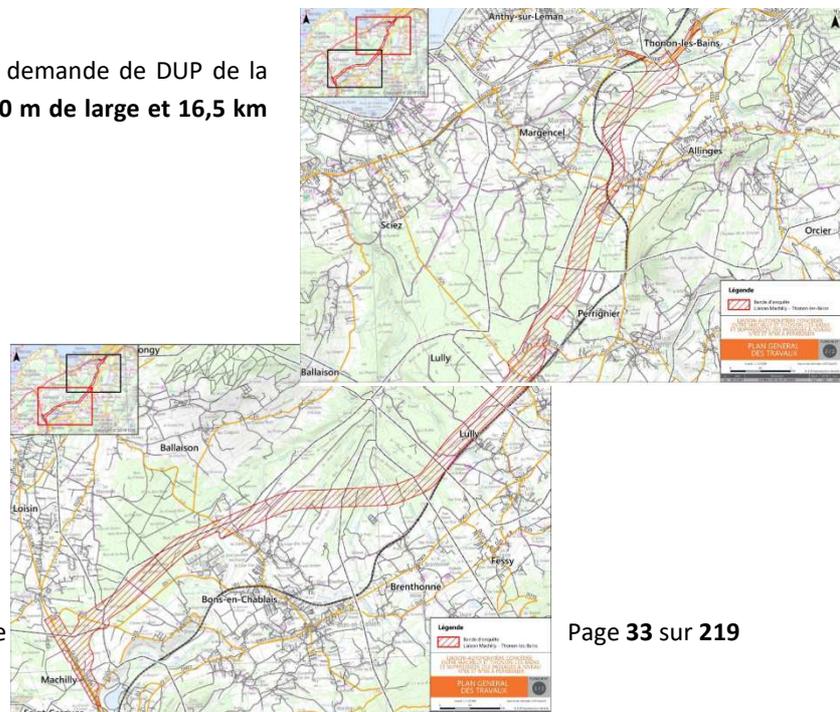
II.3.3 Principales caractéristiques de la suppression des PN 65 et PN 66

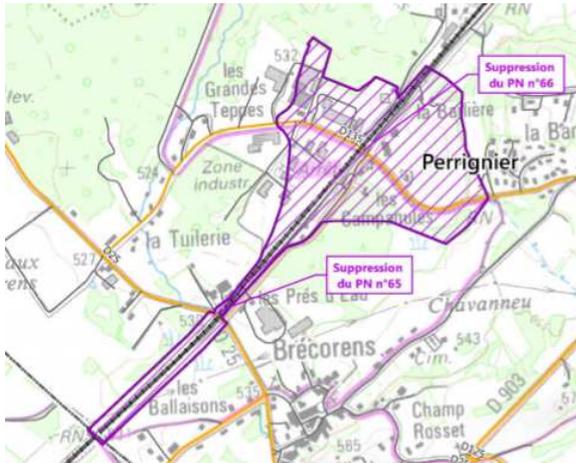
La suppression des PN 65 et PN 66 consiste à :

- Fermer le PN 65 et rétablir la RD25 via la RD135.
- Créer un pont rail et une trémie à l'emplacement du PN 66 avec dénivellation de la RD135 sous la voie ferrée et sous le chemin de la Barlière ; et création d'un giratoire au Nord et au Sud de la voie ferrée afin de rétablir l'accès à la ZI, aux riverains et à la gare.

II.3.4 Emprise des bandes de DUP, tracé indicatif du projet et consommation foncière indicative

La bande de travaux soumise à la demande de DUP de la liaison autoroutière s'étend sur **300 m de large et 16,5 km de long** (voir carte ci-contre).





Le périmètre de travaux soumis à demande de DUP de la suppression des PN 65 et PN66 est présenté sur la carte ci-contre.

Un **tracé indicatif** a été défini, dans le cadre des études préalables, afin d'analyser les impacts du projet sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre.

Le maître d'ouvrage choisira, après appel d'offres et mise en concurrence, un concessionnaire autoroutier chargé de mener la suite des procédures réglementaires nécessitant des études détaillées pour optimiser l'insertion environnementale du projet et sa performance technique.

Ainsi, le tracé indicatif de la liaison autoroutière est susceptible d'évoluer dans les limites de la bande de travaux déclarée d'utilité publique.

L'étude d'impact sera alors, conformément à la réglementation, actualisée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

De façon similaire, le tracé envisagé pour la suppression des passages à niveau à Perrignier fera l'objet d'études complémentaires suite à la déclaration d'utilité publique.

Sur la base du tracé indicatif envisagé au stade du dossier de DUP, **la consommation foncière indicative est estimée à 126 ha** comprenant l'emprise du tracé et les principaux modelages paysagers, à laquelle est ajoutée une surlargeur visant à estimer une surface d'impact englobant les pistes latérales et les bassins, ainsi que les surfaces impactées par le chantier.

II.3.5 Coût du projet et modes de financement

II.3.5.1 Liaison autoroutière

Le coût au stade des études préalables est estimé à **200 M€ HT, soit 237,8 M€ TTC** (en valeur janvier 2014).

L'investissement initial est assuré par le concessionnaire retenu après appel d'offres ; il sera **financé par les recettes du péage et une éventuelle subvention d'équilibre assurée par le Département de la Haute Savoie, estimée à 108,6 M€ HT** (valeur 2014).

Cette estimation est basée sur des hypothèses de péage à 2€ TTC pour les véhicules légers et 6€ TTC pour les poids lourds (valeur 2010).

Le montant final sera fonction de l'issue du résultat de l'appel d'offres de concession.

II.3.5.2 Suppression des PN 65 et PN 66

Le coût de l'opération ferroviaire est estimé à **14,0 M€ HT, soit 16,6 M€ TTC** (en valeur juin 2016).

Le financement est assuré **pour moitié par le Département de la Haute Savoie et pour moitié par SNCF Réseau**, selon le protocole de partenariat financier sur la sécurisation des passages à niveaux signé le 02/07/2013.

II.3.6 Calendrier prévisionnel

- **Liaison autoroutière :**
 - o obtention de la DUP : 2019
 - o désignation du concessionnaire : 2020
 - o études de projet et travaux : 2020-2024
 - o mise en service : 2024

- **Suppression des PN65 et PN66 :**
 - o obtention de la DUP : 2019
 - o études de projet et travaux : 2019-2022
 - o mise en service : 2022

II.4 EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

II.4.1 Contexte réglementaire de l'analyse socio-économique

L'évaluation économique et sociale d'un grand projet d'infrastructure est définie par la LOTI (Loi d'Orientations sur les Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982. Cette loi, qui érige le principe du droit au transport pour tous les citoyens, est articulée autour de plusieurs idées fortes énoncées dans son article 3, notamment :

- • la complémentarité et la concurrence intermodale ;
- • la protection de l'environnement ;
- • l'efficacité économique et sociale.

L'opération ne fait pas l'objet d'une évaluation au titre de la loi 2012-1558 du 31 décembre 2012 et du décret N°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. Cette disposition réglementaire s'applique à tout projet d'investissement civil financé par l'Etat, ses établissements publics au-delà de 20 000 000 €. La part de financement public est ici assurée par une collectivité locale (conseil départemental de Haute-Savoie).

L'évaluation socio-économique est réalisée pour un projet ou ensemble de projets constitutifs d'un programme d'opérations. **Le projet évalué dans le cadre de l'évaluation socio-économique comprend la liaison autoroutière, la suppression des passages à niveau 65 et 66 ainsi que la requalification de la RD903.**

II.4.2 Analyse stratégique

II.4.2.1 Présentation des aires d'étude

Situation géographique

L'opération de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains permet de relier la rive sud du lac Léman au réseau autoroutier français. Le Chablais, territoire à forte cohérence géographique est bordé au nord par le lac Léman, à l'est par la frontière Suisse (canton du Valais) et au sud par la vallée de l'Arve et les monts du Chablais. L'ouest du périmètre se caractérise par une urbanisation importante constituée de l'aire urbaine de Genève-Annemasse.

Périmètre de l'étude

Pour l'évaluation des grands projets d'infrastructures routières ou ferroviaires, les instructions-cadres et guides méthodologiques proposent d'apprécier les répercussions sur des espaces habituellement abordés selon deux niveaux d'analyse.

- **Le périmètre immédiat** qui est constitué des communes directement traversées par le projet d'aménagement et permettra de mettre en lumière les enjeux locaux. Un chapitre du diagnostic territorial est consacré à l'établissement d'un tableau de bord socio-économique et du découpage territorial de ce territoire.
- **Le périmètre rapproché** correspond aux communes constituant le SIAC (Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais). Ce territoire correspond à l'échelle des politiques d'aménagement des territoires et permet donc d'appréhender les enjeux socio-économiques et de développement. Le SIAC élabore le Schéma de Cohérence Territoriale en cours de révision et dont le projet d'aménagement et de développement durable a été approuvé le 24 novembre 2016.

II.4.2.2 Les dynamiques économiques et spatiales qui influent sur la demande actuelle de déplacement

Démographie

Le projet s'inscrit dans le **contexte socio-économique dynamique du Bas-Chablais** qui voit sa population augmenter depuis les années 70 (soit un doublement en 40 ans pour atteindre 134 000 habitants en 2013) en raison de son cadre de vie attractif et de sa proximité avec le bassin d'emplois Suisse. Le solde migratoire contribue pour deux tiers à l'accroissement annuel moyen (**+ 2000 habitants/an**).

Le territoire est situé entre les agglomérations de Thonon-les-Bains et de Genève-Annemasse. De nombreux déplacements sont donc susceptibles d'y transiter et cette situation le rend attractif pour l'installation de ménages périurbains. Proche d'agglomérations dynamiques, le Chablais connaît une croissance importante de son urbanisation.

Contrairement à d'autres territoires, le périmètre rapproché attire des travailleurs et non des retraités ou des étudiants. Ce qui engendre une augmentation des populations des catégories les plus mobiles et disposant d'un consentement à payer important pour améliorer leurs conditions de déplacement.

Les revenus des habitants du territoire sont relativement élevés, particulièrement autour des communes frontalières (25 400 € en moyenne par unité de consommation contre 24 500 € pour le département et 20 000 € pour la France).

Emplois

Le périmètre rapproché compte 44 000 emplois en 2013. En comparaison avec la population, l'emploi est concentré sur un nombre réduit de communes. Ainsi, la centralité formée par Thonon (15 000 emplois), Publier (3 200) et Évian (3 800) rassemble près de 51 % de l'emploi du périmètre rapproché, principalement dans le secteur tertiaire.

Le projet concerne directement plusieurs zones d'activités : La Tuilerie et les Grandes Teppes à Perrignier, les Bracots à Bons-en-Chablais et la ZI de Mésinges à Allinges.

Les 49 % restant sont majoritairement liés à la sphère présentielle (commerce, loisirs et tourisme). Le territoire se caractérise en effet par une **vocation touristique** avec des résidences secondaires représentant un logement sur trois. Dans les vallées, l'emploi est très concentré sur les principales stations de ski (Morzine, les Gets, Châtel) qui regroupent à elles trois près de 60 % de l'emploi du Haut-Chablais et de la Vallée d'Abondance (6 200 emplois).

En lien avec la croissance démographique du territoire, tous les indicateurs montrent une croissance économique sur le périmètre rapproché supérieure à la moyenne de l'ex-Rhône-Alpes ou à la Haute-Savoie. Les emplois ont augmenté de 0.62%/an dans le périmètre rapproché entre 2008 et 2013 (0.52 %/an en Haute Savoie et 0.34 %/an en ex-Rhône-Alpes ce qui est déjà particulièrement dynamique par rapport 0.15%/an au niveau national).

La population est dotée d'un niveau de formation inférieur à la moyenne régionale, ce qui correspond à l'appareil très orienté vers les services et le tourisme mais représente une vulnérabilité pour l'avenir. Le territoire offre peu de formations supérieures ce qui occasionne un départ des jeunes.

La hausse du taux de chômage, qui était à un niveau de 8,4 % en 2014, est due à une croissance démographique dépassant la croissance de l'offre d'emplois. La crise débutée en 2008 a touché la construction et l'industrie.

Le périmètre rapproché se caractérise par un fort taux de motorisation, une très faible part modale des transports en commun et une grande majorité des actifs travaillent hors de leur commune de résidence. Seulement 32 % des actifs (36 % en France) travaillent sur leur commune de résidence ce qui engendre de nombreux flux de travailleurs. Ainsi, 77 % des actifs vont au travail en voiture (70 % en France). Le taux de motorisation est particulièrement de 90% et la part modale des transports collectifs atteint 7 % (pour les déplacements domicile-travail), soit deux fois moins que dans le reste de la France.

Espace en cours de métropolisation

Le Chablais est un territoire dépendant de la métropole lémanique, et par conséquent de l'activité économique de la Suisse (Genève – Lausanne). Les frontaliers (actifs français travaillant en Suisse) représentent 26 % de la population active du territoire. Ce dernier connaît un phénomène de périurbanisation. L'incorporation de ce territoire dans une entité plus large et plus dynamique est nécessaire car la concurrence des territoires est vive. La poursuite de la métropolisation autour du lac Léman est un enjeu fort pour le Chablais. Cette intégration se fait entre autres à travers une amélioration des voies de communication. Territoire encore enclavé, le Chablais doit répondre à ces enjeux ainsi qu'à ses objectifs propres avec des projets permettant de renforcer ses liens avec la métropole lémanique. Cette dépendance à la Suisse est une vulnérabilité car les flux transfrontaliers pourraient être plus restreints à l'en fonction de l'évolution économique suisse.

II.4.3 Analyse fonctionnelle : offre de transport et déplacements

II.4.3.1 Le réseau routier

Le Chablais est le territoire le plus au Nord du département de la Haute-Savoie, situé entre lac et montagne. Alors qu'il dispose d'une position très favorable de carrefour régional et européen, il est mal relié, en raison de sa topographie contrainte, au reste du département et à la Suisse. Pourtant, la croissance démographique et économique génère une **forte augmentation des trafics automobiles** car, comme indiqué ci-dessus, les modes de transport actuels privilégient la voiture individuelle à 77% (contre 70% à l'échelle nationale).

Son réseau routier est structuré principalement autour de deux départementales, la RD 1005 qui relie Genève à Saint-Gingolph et la RD 903 entre Machilly et Thonon-les-Bains. Ces deux axes se raccordent à l'ouest sur la RD 1206 qui relie Annemasse à Douvaine et à l'est sur le contournement de Thonon-les-Bains à 2x2 voies (mis en service en 2008).

Ce réseau n'est pas dimensionné pour répondre aux besoins de déplacements. Il est fréquemment congestionné aux périodes de pointes du matin et du soir. La RD 1206 est l'axe le plus chargé avec, en 2015, jusqu'à 30 000 véhicules en trafics moyens journaliers annuels (40 000 en jour de pointe), suivi par la RD 1005 entre Douvaine et Thonon-les-Bains (à Sciez) avec 21 000 véhicules en trafics moyens journaliers annuels (26 000 en jour de pointe), puis par la RD 903 avec jusqu'à 16 000 véhicules en trafics moyens journaliers annuels (20 000 en jour de pointe) à Bons-en-Chablais

Le trafic routier est donc en croissance : il a progressé de 13 % sur la RD 1005 et de 23 % sur la RD 903 entre 2000 et 2014. C'est aux heures de pointe du matin (6h à 9h) et du soir (17h à 20h), c'est-à-dire au moment où s'effectuent les trajets domicile-travail, que se constatent les niveaux de saturation les plus importants. L'absence de fiabilité des temps de parcours est pénalisante pour les usagers et l'activité économique.

Les routes départementales qui structurent le réseau du Chablais traversent plusieurs centres-bourgs :

- Sciez, Massongy et Douvaine pour la RD1005 ;
- Perrignier, Lully, Brenthonne, Bons-en-Chablais et Machilly pour la RD903.

Cette situation, conjuguée à la présence des poids lourds sur ces axes, pénalise fortement la qualité de vie des riverains et des habitants, notamment en termes de pollution locale et de nuisances sonores.

II.4.3.2 Accidentologie

Entre 2009 et 2013, l'accidentologie sur la RD 1005 est assez faible au regard des indicateurs départementaux. En revanche, la section de la RD 903 entre Bons-en-Chablais et Allinges est un itinéraire à risque anormalement élevé au regard des deux indicateurs (densité à 0,33 et taux moyen à 7,1) qui se situent largement au-dessus des moyennes du département (densité à 0,14 et taux moyen à 5,19).

II.4.3.3 Modes de transports alternatifs à la voiture

L'offre de transports alternatifs est constituée de :

- cars interurbains, avec surtout la ligne Evian-Genève (T71) qui offre 23 allers et 22 retours entre Thonon et Genève avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe mais avec le handicap d'emprunter la RD 1005 saturée ;
- une offre ferroviaire avec la ligne Evian – Annemasse et une dizaine d'aller-retour par jour ;
- une offre lacustre permettant la traversée du lac par la ligne N1 reliant Lausanne à Evian en 35 minutes (26 traversées/jour), la ligne N2 reliant Lausanne à Thonon en 50 minutes (28 traversées/jour) et la ligne N3 reliant Nyon à Yvoire en 20 minutes (35 traversées/jour) ;
- un réseau cyclable avec deux axes intégrés dans la ViaRhôna : la véloroute Sud Léman : entre la frontière Suisse et Saint Gingolph et la Frontalière à travers le Genevois français.

La part modale des transports en commun n'est que de 7 % pour les déplacements domicile-travail, soit deux fois moins que la moyenne nationale ; la structuration d'un réseau efficace est rendue difficile par une densité de population faible dans un territoire qui reste périurbain et rural. Toutefois, les transports en commun internes (bus notamment) desservent quasiment toutes les communes du territoire.

II.4.4 Perspectives d'évolution : le scénario et l'option de référence

La croissance du Grand Genève devrait également être importante, avec pour objectif de rééquilibrer les disparités transfrontalières. En Haute-Savoie, le Plan d'Actions de l'agglomération franco-valdo-genevoise prévoit une croissance de 94 700 habitants et de 22 400 emplois entre 2014 et 2030.

Après le contournement de Thonon-les-Bains (mis en service en 2008), la mise à 2x2 voies de la liaison Machilly-Chasseurs est effective depuis novembre 2014, améliorant sensiblement l'accès ouest du territoire. Par contre, la situation à l'est est moins favorable, tant sur le ferroviaire que sur le routier.

Plusieurs projets d'infrastructures sont prévus sur le territoire, tels que la liaison ferroviaire « CEVA » à l'horizon 2019, ou encore le THNS sur la RD 1005 à l'horizon 2021.

Sur le périmètre d'étude, il est retenu une croissance des trafics routiers de 1,42% sur la période 2020-2030 et de + 0.68%/an sur la période 2030-2050.

Entre la situation actuelle et l'horizon de mise en service, le modèle de trafic estime que les trafics augmentent dans le périmètre d'étude notamment sur la RD 903, exception faite de la RD 1005 qui sera requalifiée (mise en œuvre du THNS sur la RD 1005).

En option de référence à l'horizon de mise en service du projet et 2030 (en l'absence de réalisation du projet), la congestion deviendrait importante sur les trois principales communes (Sciez, Douvaine et Bons-en-Chablais). La RD 903 connaît des problèmes de congestion voire de saturation entre Allinges et Machilly. La congestion augmente également sur la RD 1206 entre la Suisse et Douvaine. En 2030, la congestion progresse donc à la fois en intensité et géographiquement.

En absence de réalisation du projet (option de référence), l'augmentation des trafics occasionnerait une diminution nette de l'accessibilité du territoire d'étude aux pôles d'emplois de Genève (jusqu'à +30 minutes de temps de parcours) et Annemasse (jusqu'à +10 minutes de temps de parcours).

La dégradation des temps de parcours est imputable à la dégradation des conditions de circulations sur la section entre Machilly-Thonon-les-Bains et les sections Machilly - Annemasse et Annemasse – Genève.

II.4.5 Les effets du projet

II.4.5.1 Sur le trafic

Les projections du modèle de trafic réalisées dans le cadre du dossier d'enquête estiment que la liaison autoroutière sera fréquentée par 1500 véhicules/h dès l'horizon de la mise en service du projet dans le sens de la pointe et par 500 véhicules/h dans le sens de la contrepointe et augmentera logiquement les charges sur ses voies d'accès.

Il s'accompagnera d'une requalification de la RD 903 ce qui permettra de décharger fortement cet axe d'environ 800 véhicules/h à l'horizon de la mise en service du projet et d'apaiser les circulations de manière plus diffuse sur le reste du réseau (ex : -250 véhicules/h sur la RD 1005 à Anthy sur Léman).

Les reports de trafics permis grâce à l'opération de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains auront pour principal effet de supprimer les difficultés sur la RD 903 et la RD 1005.

La création de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains permet d'apporter des gains de temps de l'ordre de 15 minutes (aux heures de pointe) par rapport à l'option de référence à l'horizon de la mise en service du projet et en 2030 pour les usagers circulant sur la liaison.

Les usagers maintenus sur le réseau secondaire existant bénéficient de la fluidification des conditions de circulation.

Le projet n'aura pas d'influence sur l'usage des transports en commun. En revanche des aménagements favoriseront le covoiturage.

II.4.5.2 Sur l'aménagement du territoire et le développement économique

En matière d'effet immédiat sur **l'emploi**, sur la base d'un coût de 219M€2014, on peut estimer que le projet mobilisera environ 509 emplois directs et 427 emplois indirects par année de travaux.

En matière **d'attractivité du territoire**, le projet améliorera l'insertion du Chablais dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. A l'échelle locale, le projet favorisera le développement des zones économiques localisées à proximité immédiate de l'infrastructure. C'est par exemple le cas au voisinage du diffuseur central de Perrignier de la zone d'activité Planbois.

Plus largement, la liaison concédée ouvrira le Chablais à de nouveaux marchés. C'est particulièrement le cas du tourisme, avec une meilleure accessibilité à Thonon-les-Bains et Evian depuis Annemasse et un meilleur accès aux stations de sports d'hiver du Chablais du Chablais (Chatel, Abondance, St Jean d'Aulps).

En matière **de maîtrise de la pression démographique et de l'étalement urbain**, une politique d'aménagement appropriée à travers le SCoT du Bas Chablais et les PLU permettra d'organiser et restructurer les espaces urbanisés, ainsi que préserver et valoriser le capital naturel et paysager du Chablais vis-à-vis des équilibres environnementaux (Cf. PADD du Scot en révision du 24/11/2016).

II.4.6 L'évaluation socio-économique monétarisée

II.4.6.1 Principes et Méthodologie

L'analyse monétarisée d'un projet consiste en l'établissement de la balance de ses avantages et de ses inconvénients pour la collectivité.

Trois indicateurs sont mis en évidence :

- la Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN SE) qui fait la somme, en valeur monétaire, des effets positifs et négatifs du projet ;
- la VAN SE par euro investi qui est le rapport de la valeur ci-dessus ramené à l'unité d'euro d'investissement ;
- le Taux de Rentabilité Interne (TRI) correspond au taux d'actualisation qui annule la VAN – SE du projet. Un TRI supérieur au taux d'actualisation atteste de la pertinence socio-économique du projet évalué. Le TRI ne figure pas parmi les indicateurs de synthèse de l'évaluation socio-économique listés par la fiche outils « Monétarisation des effets et indicateurs socio-économiques ». Le TRI est donc calculé à titre indicatif.

Les valeurs utilisées sont issues des fiches outils de la DGITM dans leur version du 1er octobre 2014.

Dans le cadre de l'évaluation, 2024 sera considérée comme la première année pleine de mise en service du projet.

L'ensemble des coûts et avantages du projet sont établis en euros constants, c'est-à-dire sans tenir compte de l'inflation. Ils sont exprimés en euro de l'année 2014 (€2014) avec un taux d'actualisation à 4,5 %.

II.4.6.2 Cadrage macro-économique et prévisions de trafic

Les hypothèses macro-économiques sont nécessaires à l'estimation des facteurs d'évolution des valeurs utilisées dans le cadre de l'évaluation socio-économique. Le cadrage macro-économique correspond au cadrage recommandé par la DGITM dans les fiches outils et issues du projet d'instruction de 2007 avec des indicateurs de croissance du PIB (produit intérieur brut), croissance de la population et croissance du PIB par habitant.

Le modèle de prévision de trafics utilisé pour les besoins de l'évaluation socio-économique est le Modèle Multimodal Transfrontalier (MMT). Ce modèle est partagé par les différents maîtres d'ouvrage du territoire et mis à jour régulièrement.

Les hypothèses de fréquentation issues de la modélisation et retenues pour le projet sont explicitées.

II.4.6.3 Le coût du projet

Investissement

Le coût de l'investissement est estimé à 200 millions d'euros hors taxes (aux conditions économiques de janvier 2014). Ces coûts d'investissements sont complétés des coûts de requalification de la RD 903 estimés à 6M€2014 ainsi que des coûts de suppression des passages à niveaux 65 et 66 estimés à 13,8M€2014.

Coûts d'exploitation de l'infrastructure

Les coûts d'exploitation de l'infrastructure sont estimés sur les bases des données de coûts fournies par la DGITM14 pour les réseaux autoroutiers de type « Plaine » : 180 650 € 2010 /km/an.

Avec un Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) d'une valeur de 1,2 et un Prix Fictif de Rareté des Fonds Publics (PFRFP), coefficient fixé actuellement à 1,05.

II.4.6.4 Les recettes du projet et le financement

La réalisation de la liaison Machilly-Thonon-les-Bains, estimée à 200 M€HT, sera prise en charge par le concessionnaire via un apport de fonds propres et des emprunts. Le concessionnaire se rémunérera en contrepartie au moyen du péage.

Si les recettes prévisionnelles issues du péage sont insuffisantes pour équilibrer les coûts de construction, une subvention d'équilibre sera prise en charge par le Département de Haute-Savoie. Son montant sera déterminé

au moment de l'appel d'offres de concession. L'estimation de son montant a été réalisée à partir d'un modèle développé par l'administration basé sur des retours d'expérience d'appels d'offre de concession. Les résultats ont abouti à une subvention de 108,6M€2014 soit 54,3 % du montant d'investissement de 200M€2014 HT.

Les recettes de péage proviennent de l'utilisateur, qu'il soit automobiliste ou transporteur routier, tandis que la subvention d'équilibre du Département est prise en charge par le contribuable départemental. Elles sont calculées sur la base de tarifs TTC en €2010 retenus dans les études :

<i>Catégorie tarifaire</i>	
<i>Tarifs</i>	
<i>Tarifs VL TTC Machilly- Perrignier</i>	<i>1.20 €</i>
<i>Tarifs PL TTC Machilly- Perrignier</i>	<i>3.60 €</i>
<i>Tarifs VL TTC Perrignier-Thonon-les-Bains</i> <i>0.80 €</i>	
<i>Tarifs PL TTC Perrignier-Thonon-les-Bains</i> <i>2.40 €</i>	

La suppression des PN est financée pour moitié par SNCF Réseau et pour moitié par le Département de Haute-Savoie.

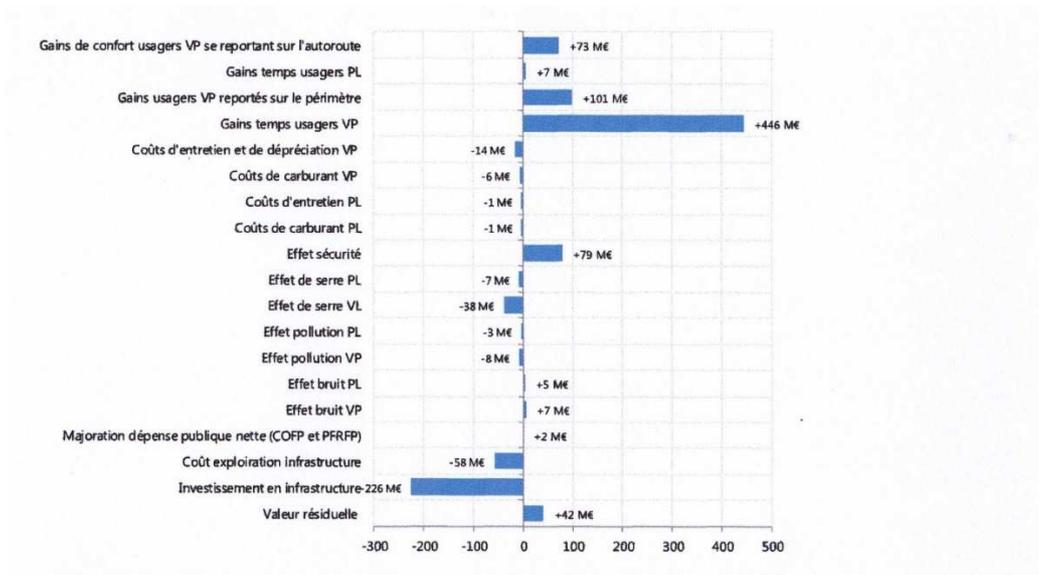
Les coûts de requalification des traverses de la RD903 seront supportés par les communes avec possibilité de montage financier avec des partenaires comme le Département de la Haute-Savoie.

II.4.6.5 Résultats du bilan socio-économique du projet

Indicateurs synthétiques des effets monétarisés

<i>Bilan socio-économique (en €2014)</i> <i>sans COFP</i>	<i>Avec</i>	<i>COFP</i>
<i>Bénéfice actualisé (en 2023)</i> <i>388 M€2014</i>	<i>399</i>	<i>M€2014</i>
<i>Bénéfice actualisé par euro investi</i>	<i>1.55</i>	
<i>Bénéfice par euro public dépensé</i>	<i>non calculable</i>	
<i>Taux de rentabilité interne</i>	<i>10.93 %</i>	

Bilan par poste



II.4.6.5.1 Tests de sensibilité

Sensibilité des résultats aux coûts de construction

Il apparaît qu'une sous-estimation même significative du coût de l'opération (-10 % ou même -20 %) ne viendrait pas remettre en cause la pertinence socio-économique de l'opération ; la VAN reste positive à 373 M€2014(-10%) ou 346 M€2014 (-20%) au lieu de 399 M€2014 en VAN projet.

Sensibilité des résultats aux gains de temps

La VAN socio-économique apparaît logiquement sensible aux gains de temps VL. Il apparaît que le projet reste bénéficiaire avec des gains de temps inférieurs de 20% ; la VAN reste positive à 344M€2014 (-10%) ou 286 M€2014 (-20%) au lieu de 399 M€2014 en VAN projet.

Prise en compte de la valeur du temps MMT

En réalisant l'évaluation socio-économique avec la valeur du temps VL issue du modèle multimodal transfrontalier (16€/h), le projet apparaît largement bénéficiaire. Ce test permet de mettre en évidence la valeur économique réelle du projet dans la mesure où la valeur du temps des habitants du secteur est plus élevée que la moyenne nationale ; la VAN VDT de 16€/2010/h est largement positive à 652M€2014 au lieu de 399 M€2014 en VAN projet.

Sensibilité du projet au décalage de mise en service

Le décalage de mise en service du projet n'engendre pas d'amélioration de la VAN-SE. L'absence de modification importante des avantages dans le temps est le principal élément explicatif de la baisse de la VAN - SE avec le décalage de mise en service (sans modification de l'année d'actualisation) ; la VAN projet mise en service en 2030 reste positive à 325 M€2014 au lieu de 399 M€2014 en VAN projet.

Sensibilité des résultats au montant des péages.

Le bilan a été réalisé sur la base d'hypothèses de péages hautes :

- Péages Machilly-Perrignier : 1,4 €2010 pour les VL et 4 €2010 pour les PL
- Péages Perrignier- Thonon : 1,0 €2010 pour les VL et 2,8 €2010 pour les PL.

Les résultats de modélisation aboutissent à une diminution des trafics et des gains de temps qui en découlent d'environ 7% ; la VAN péages hauts reste positive à 354 M€2014 au lieu de 399 M€2014 en VAN projet.

Prise en compte des effets amont

Ce test de sensibilité vise à estimer l'impact de la prise en compte des effets amont-aval (émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre lors de la production et de la distribution d'énergie) sur les résultats ; la VAN effet amont reste positive à 386 M€2014 au lieu de 399 M€2014 en VAN projet. La prise en compte des effets amont tend à diminuer la rentabilité socio-économique du projet, celui-ci générant une hausse de la mobilité sur le périmètre d'étude et une augmentation des consommations liée aux vitesses de circulation plus importantes sur l'autoroute.

II.4.6.5.2 Synthèse

Le dossier indique, en synthèse, les valeurs suivantes :

- VAN SE avec COFP : 399 M€2014 ;
- VAN SE sans COFP : 388 M€2014 ;
- VAN SE par euro investi : 1,55 € (1 € investi rapporte 1,55 € pour la collectivité).

Dans la décomposition de la VAN SE par éléments pris en compte on peut relever, pour l'utilisateur, que les gains représentent plus de 82% des effets positifs avec près de 60% pour le gain de temps, et l'impact positif sur la sécurité représente 10%, alors que le montant d'investissement entre pour 62% des effets négatifs.

Le projet aura donc des **effets positifs en améliorant les conditions de circulation locales, la sécurité des usagers de la route et des riverains et la qualité de vie**, notamment au niveau des bourgs traversés par les RD 1005 et 903.

L'augmentation de la mobilité, l'amélioration de la desserte du Chablais, les **gains de temps (- 15 mn entre Thonon-les-Bains et Annemasse à l'heure de pointe du matin)** et la fiabilisation des temps de parcours constituent également un facteur positif pour l'économie locale et le tourisme (avec notamment, un meilleur accès aux stations de sports d'hiver du Haut-Chablais).

Les ZI des communes proches de la liaison autoroutière seront plus rapidement accessibles, notamment celles de Perrignier.

L'évaluation monétarisée présente une valeur actualisée nette socio-économique de + 399 M€2014, ce qui atteste de la rentabilité socio-économique de l'investissement pour la collectivité. Les différents tests de sensibilité menés sur les principaux paramètres d'entrée du calcul confirment cette rentabilité, la VAN-SE du projet restant positive pour les différentes variables testées.

II.5 ANALYSE DES EFFETS POTENTIELS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ERC

Remarques préalables sur l'étude d'impact :

- La **définition de projet** dans l'étude d'impact s'entend au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement à savoir que « lorsque le 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».
- L'analyse de l'état initial de l'environnement, proposée dans la première partie de l'étude d'impact, permet de dégager les enjeux environnementaux à prendre en compte par le projet afin d'en limiter les impacts dans une **démarche dite « ERC »**, à savoir « **Eviter** » les impacts négatifs dès la conception du projet, « **Réduire** » les impacts qui ne peuvent être évités et « **Compenser** » les impacts résiduels. L'évaluation des impacts doit être proportionnée aux enjeux.
- L'étude d'impact prend en compte dans son analyse **la requalification des RD 1005 avec le THNS et de la DR 903 dans la traversée des bourgs de Bons-en-Chablais et de Perrignier**, notamment pour les

hypothèses de trafic d'où découlent les impacts sur l'air et l'environnement sonore. Pour ce qui est des autres thématiques (notamment milieu physique, milieu naturel et milieu agricole), l'étude d'impact précise qu'aucune incidence significative n'est attendue au niveau des requalifications des routes départementales.

- L'estimation des trafics est issue du Modèle multimodal transfrontalier (MMT), développé depuis 2009 entre acteurs français et suisses, prenant en compte le périmètre élargi de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Cet outil de modélisation informatique intègre différents paramètres connus (évolution prévue du nombre d'habitants, d'emplois, développement prévu de l'aménagement du territoire, etc.) **pour calculer l'évolution prévisible des trafics en combinant les différents modes de déplacement (routier ou transports collectifs, leur évolution et leurs interactions).**
- L'analyse des impacts a été réalisée sur la base du **tracé indicatif** qui fera l'objet d'études détaillées réalisées par le concessionnaire retenu après appel d'offres. Le tracé est susceptible d'évoluer au sein de la bande de DUP, ainsi **l'étude d'impact sera actualisée en conséquence et détaillée** dans le cadre de la **demande d'autorisation environnementale** en application des articles L. 181-1 et suivants et R. 181-1 et suivants du code de l'environnement. Cette autorisation constituera une autorisation unique rassemblant les autorisations « loi sur l'eau », « dérogation d'espèces protégées » et « défrichement ».

II.5.1 Vulnérabilité aux changements climatiques

En Europe, les conséquences des changements climatiques sont essentiellement orientées vers les inondations, les abaissements de niveaux des eaux souterraines et les vagues de chaleur, or le projet de par sa nature et son positionnement n'apparaît selon le maître d'ouvrage vulnérable à aucun de ces phénomènes.

II.5.2 Prise en compte du milieu physique : topographie localement contraignante, eaux souterraines à préserver et cours d'eau à rétablir

Le projet s'inscrit entre le Léman et les contreforts des massifs du Chablais, sur des coteaux que drainent plusieurs cours d'eau en entaillant un sous-sol constitué principalement de formations argileuses issues des modelages glaciaires quaternaires.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés, impacts analysés et mesures environnementales proposées concernent :

- **Une topographie pouvant être localement contraignante**, imposant des terrassements en déblais et remblais pour réaliser le projet et, temporairement durant la phase de travaux, nécessitant des **stockages de matériaux à localiser en dehors des zones sensibles avec obligation de remise en état des zones de chantier à la fin des travaux**. Trois sites potentiels ont été identifiés dans le cadre de l'étude agricole, leur localisation sera à affiner dans le cadre des études détaillées. Le projet est conçu pour **limiter l'effet d'emprise** et les terrassements, et **rechercher la valorisation maximale des matériaux** au sein du projet, notamment pour la réalisation des merlons et des aménagements paysagers afin de réduire **le bilan excédentaire des matériaux qui s'élève à 225 000 m³**.
- Une masse d'eaux souterraines de bonne qualité à préserver des pollutions avec, en particulier, la présence des périmètres de protection du captage du Bois d'Anthy (destiné à l'alimentation en eau potable de la commune d'Anthy-sur-Léman) impose des dispositions préventives durant la phase de travaux et des dispositions constructives visant à isoler le projet afin de palier tout risque de pollution en mettant en place un dispositif de drainage et d'assainissement étanche de la plateforme routière avec traitement des eaux pluviales et rejet dans le Pamphiot. Un suivi du niveau de la nappe et de sa qualité sera réalisé pendant 2 ans. On note que le maître d'ouvrage envisage de recommander sur certaines parties du tracé au moment où les terrassements atteindront les formations géologiques aquifères une modification de l'entrée en terre de ces terrassements.
- **Un chevelu hydrographique dense**, notamment au niveau du Foron de Sciez, du Redon et du Pamphiot, imposant **14 rétablissements des continuités hydrauliques** avec restauration des berges et lit des cours d'eau après travaux et au niveau des tronçons déviés (totalisant 2400 m); l'optimisation

du tracé pour **éviter** le marais de Margencel, **limiter** les impacts sur les zones humides (notamment au niveau du secteur du Bois des Dames) et des **dispositions constructives spécifiques** permettant d'**éviter** des modifications des écoulements souterrains au niveau des secteurs du ruisseau des Vernes et du Redon (drainage du remblai), du marais de Margencel et de la butte de Mésinges (élévation de la chaussée au-dessus du point bas des Grands Marais et drainage sous l'ouvrage), du secteur de la suppression du PN66 (matelas drainant sous l'ouvrage avec rejet vers la zone humide). La préservation de la qualité des eaux superficielles, dont l'état écologique est identifié comme étant moyen à médiocre (excepté le ruisseau de Gorge), sera assurée par la mise en place de **bassins de rétention et de traitement des eaux de ruissellement de chaussée** ainsi que des **mesures préventives** pour réduire l'impact de la pollution saisonnière liée à l'utilisation de sels de déverglçage (quantité annuelle utilisée estimée à 23 tonnes) et l'interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires. Les bassins de rétention et de traitement, qualifiés de « multifonctionnels », permettent d'écarter les débits de pointe afin de **limiter** l'impact sur l'hydraulique des cours d'eau et ne pas aggraver les crues (cf. ci-dessous), traiter par décantation les matières en suspension (dans lesquelles sont piégés certains métaux lourds) et récupérer en surface les hydrocarbures (fonction de déshuileur).

- **Des risques d'inondation** par remontée de nappe et/ou débordement de cours d'eau avec notamment un plan de prévention des risques d'inondation sur la commune de Thonon-les-Bains à prendre en compte au niveau du Pamphiot dans le cadre des dispositions constructives du viaduc et, d'une façon générale, le **dimensionnement pour une crue centennale** des ouvrages hydrauliques de franchissement et le dimensionnement pour une pluie décennale des **bassins de rétention** pour limiter l'impact des 65 ha de chaussée imperméabilisée (ce dimensionnement est réalisé en prenant en compte un rejet régulé de 6l/s/ha imperméabilisé imposé par le Schéma directeur d'assainissement pluvial du Sud-Ouest Lémanique).

L'analyse des effets de l'**artificialisation des sols** sur leurs **services systémiques** dans l'aire d'étude (**services d'approvisionnement avec la forêt de Planbois et les terres agricoles ; services de régulation des eaux au niveau des milieux humides et services culturels avec les paysages du Bas Chablais**) renvoie aux effets et mesures environnementales relatifs à :

- la gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière imperméabilisée,
- la réduction et de compensation des atteintes aux milieux naturels et au paysage.

II.5.3 Réduction et compensation des atteintes aux milieux naturels

Le tracé retenu est celui de la variante « Sud Planbois voie ferrée » qui concilie la préservation du milieu naturel de la forêt de Planbois, la limitation des emprises agricoles, et la protection des zones urbanisées qui se sont développées à proximité.

Le secteur du projet concerne plusieurs espaces remarquables : 10 zones nationales d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF), 1 zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux (ZICO), 1 zone spéciale de conservation (ZSC) du réseau Natura 2000, des zones humides de la convention de Ramsar et 2 zones faisant l'objet d'arrêtés de protection de biotope (APB).

Le tracé indicatif étudié vise à **éviter** les marais de Perrignier et de Margencel qui font l'objet d'un arrêté de biotope et d'un périmètre Natura 2000 (ZCS) ainsi que plusieurs stations d'espèces végétales protégées et/ou patrimoniales.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés, impacts analysés et mesures environnementales proposées concernent :

- **Plusieurs espaces sensibles** : le projet recoupe plus spécifiquement 3 réservoirs de biodiversité, 2 corridors, 10 cours d'eau d'intérêt écologique et plusieurs zones humides regroupant la majorité des espèces végétales patrimoniales et protégées et plus particulièrement les **habitats naturels** suivants :
 - o 19,4 ha d'habitats de reproduction et 39 ha d'habitats utilisés pour le repos ou l'hivernage des amphibiens,
 - o 109,8 ha d'habitats utilisés par les reptiles,

- 62,4 ha d'habitats utilisés par les oiseaux,
- 111,5 ha d'habitats de chasse et 62,4 ha de reproduction des chauves-souris,
- 103,2 ha d'habitats utilisés par les mammifères,
- 8,1 ha d'habitats du Castor d'Europe, 62,4 ha d'habitats de l'Écureuil roux, 103,2 ha du Hérisson d'Europe, 40,8 ha du Muscardin.

Sur les **126 ha détruits**, 23,3 ha de surfaces ne présentent pas ou peu d'intérêt écologique (surfaces artificialisées et cultures, dont 6,8 ha de zones humides) ; 62,2 ha concernent des milieux boisés (dont 11,6 à 17,9 ha de zones humides) ; 40,8 ha concernent des milieux prairiaux et bocagers (dont 8,2 à 9,3 ha de zones humides). Au total, **26,6 à 34 ha de zones humides** seront détruits par le projet.

- **Des espèces floristiques et faunistiques patrimoniales** à enjeu régional et local ; certaines étant protégées avec des enjeux écologiques concernant en particulier :
 - **La flore : 28 espèces patrimoniales recensées sur l'aire d'étude** (liste rouge régionale, liste ZNIEFF, espèces rares dans le secteur considéré) et/ou de protection au niveau régional ou national à **enjeu fort à très fort** ; 7 espèces sur l'emprise du tracé indicatif dont **l'œillet magnifique protégé sur le territoire national**.
 - **Les insectes : 6 espèces patrimoniales recensées sur l'aire d'étude** mais dont l'enjeu local de conservation est **faible**.
 - **La faune aquatique : 3 espèces patrimoniales recensées sur l'aire d'étude**, présentant un **enjeu fort en termes de maintien de la continuité hydraulique**.
 - **Les amphibiens : 8 espèces patrimoniales recensées sur l'aire d'étude** dont en particulier le **Sonneur à ventre jaune (espèce protégée, règlementée et menacée)** présentant un **enjeu fort** car ses populations dans le secteur sont parmi les plus importantes au niveau départemental.
 - **Les reptiles : 2 espèces remarquables** mais dont l'enjeu local de conservation est **modéré**.
 - **Les oiseaux : 27 espèces patrimoniales à enjeu modéré à assez fort**.
 - **Les mammifères : 10 espèces patrimoniales** dont le **Castor d'Europe, le Cerf élaphe et le Putois d'Europe à enjeu fort**.
 - **Les chauves-souris : 15 espèces patrimoniales à enjeu fort**.

Les **mesures de réduction** d'impact sur les milieux naturels portent sur :

- **En phase travaux** : adaptation du calendrier des travaux, délimitation des emprises du chantier, prévention des rejets polluants, pose de clôtures provisoires, mise en défens des zones sensibles, mesure adaptées d'abattage en cas de présence avérée de chauve-souris, capture et déplacement d'individus (poissons, amphibiens, reptiles), expérimentation de transplantation de certaines espèces végétales sur les sites de compensation, lutte contre les espèces invasives, restauration des milieux après travaux et des fonctionnalités hydrauliques, conservation des vieux arbres au sol.
- **En phase d'exploitation** : réduction du risque de collision par l'aménagement de clôtures (notamment des clôtures anti-intrusion pour la petite faune) et d'ouvrages sécurisés pour le rétablissement des continuités écologiques et hydrauliques (au total 18 rétablissements sont prévus dont 8 pour la grande faune), la mise en place d'écrans en bois sur certains tronçons pour les chiroptères et d'écran au niveau du franchissement des cours d'eau (en particulier le Redon) pour les oiseaux, réseau de haies et aménagements paysagers pour guider chauve-souris et oiseaux et assurer la continuité des routes de vols.

Les **mesures de compensation** des destructions d'habitats ont été estimées entre 159,2 ha et 168,4 ha se décomposant ainsi : 76,4 ha de milieux boisés, 69,2 ha de milieux prairiaux et bocagers et **53,2 ha à 68 ha de zones humides** (certaines zones humides faisant partie des milieux boisés ou prairiaux et bocagers).

Ces mesures de compensation prennent en compte le niveau d'enjeu de chaque milieu naturel en fonction de son intérêt pour la flore et la faune défini par un **ratio de compensation**.

Concernant les zones humides, une identification de sites potentiels de compensation a été réalisée par Thonon Agglomération ; ils totalisent 74 ha dont 52 ha présentant des fonctionnalités et enjeux dits « fort » ; 9 ha « moyen à fort » et 13 ha « faible à moyen ».

L'étude d'impact renvoie aux **études détaillées à réaliser dans le cadre des demandes d'autorisation environnementale** pour la définition :

- Des mesures de réduction en phase travaux vis-à-vis de la détérioration des habitats, notamment la **fonctionnalité hydraulique des zones humides** à proximité de l'emprise des travaux.
- Des **ratios de compensation** qui pourront être supérieurs à ceux évalués dans le cadre du présent dossier, pour prendre en compte la spécificité de certains sites.
- Des mesures compensatoires des zones humides avec **définition du caractère humide des zones humides potentielles à partir de sondages pédologiques et des fonctionnalités de l'ensemble des zones humides ; étude de faisabilité et maîtrise foncière des sites de compensation.**

II.5.4 Evaluation des incidences Natura 2000

Quatre sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 5 km autour du projet :

- **La ZSC des « Marais de Chilly et de Marival »** : située à environ 3 km en aval hydraulique du projet et séparée par des infrastructures routières et de l'urbanisation, la zone est par ailleurs implantée sur un bassin versant différent et totalement déconnectée d'un point de vue fonctionnel (fonctionnalité hydraulique et écologique) du projet qui n'aura **aucune incidence sur ses habitats et ses espèces.**
- **La ZSC du « Massif des Voirons »** : située à environ 3 km en amont hydraulique du projet et séparée par la RD903, la voie ferrée et de l'urbanisation, la zone est par ailleurs implantée pour une partie sur le même bassin versant du projet.

Le projet aura potentiellement une incidence sur les continuités écologiques entre le massif des Voirons et la forêt de Planbois pour le Lynx boréal, espèce d'intérêt communautaire, dont les déplacements entre ces deux milieux naturels sont cependant peu probables car le massif des Voirons présente des milieux plus attractifs pour l'espèce.

Le projet pourra également avoir une incidence sur les échanges entre les populations de Sonneur à ventre jaune, espèce d'intérêt communautaire mais dont les capacités de déplacement sont limitées ; ces échanges potentiels seront cependant rétablis au niveau des ouvrages spécifiques pour les amphibiens intégrés au projet.

Le projet n'aura donc **pas d'incidence significative** sur ces espèces d'intérêt communautaire.

La ZPS du « Lac Léman » : située à environ 3-4 km du projet en aval hydraulique et séparée par la forêt de Planbois notamment, la zone est par ailleurs implantée sur le même bassin versant du projet.

La zone de projet n'accueillant pas de milieux similaires aux abords du Lac Léman pour l'hivernage des oiseaux d'eau, ceux-ci peuvent y être présents en passage ou en chasse mais non de façon privilégiée du fait des surfaces en eau réduites, de la proximité de l'urbanisation, ... ; **le projet ne risque donc pas de remettre en cause leur état de conservation.**

Le site des « Zones humides du Bas Chablais » : il s'étend sur une surface totale de 282 ha, répartis sur 7 communes, et regroupe diverses zones humides, notamment les Marais et zones humides de Perrignier, les Grands Marais d'Allinges et Margencel, ... pour lesquels **des mesures d'évitement ont été prises afin de ne pas impacter directement les habitats naturels d'intérêt communautaire.** Cependant, leur fonctionnalité peut être touchée par le projet par des modifications des écoulements, nécessitant des dispositions constructives de la plate-forme pour assurer la transparence hydraulique du projet (bases drainantes, tranchées drainantes et drains verticaux sous ouvrage) ainsi que le rétablissement des continuités hydrauliques par des ouvrages adaptés.

De plus, les mesures de protection de la qualité des eaux (traitement des eaux pluviales dans des bassins multifonctionnels) permettent également de protéger les habitats naturels.

Ainsi, **le fonctionnement hydraulique ne sera pas perturbé** et les habitats naturels d'intérêt communautaire ne seront donc pas impactés ; il s'agit notamment des :

- **Marais de Chez Viret et de Brécorens** : situés en amont hydraulique et séparés par la voie ferrée du projet qui n'aura pas d'incidences sur leur fonctionnalité hydraulique,
- **Marais des Campanules / Bouchet** : situé le long de la voirie remaniée dans le cadre du rétablissement dénivelé du PN66 réalisé en trémie avec maintien des écoulements souterrains. Ce réaménagement permet également de supprimer une partie de la RD 135 située dans le périmètre de la zone Natura 2000 (remise en état du site avant restitution aux milieux naturels).
- **Grands Marais de Margencel** : situé à l'ouest du projet conçu avec :
 - o un rétablissement des écoulements superficiels par un ouvrage hydraulique entre la butte de Mésinges et les Grands Marais,
 - o un franchissement de la voie ferrée à l'ouest de la butte de Mésinges où le pendage naturel des sols est également orienté vers l'ouest,
 - o un niveau de la future chaussée plus élevé que le point le plus haut des Grands Marais.

II.5.5 Mesures d'intégration paysagère

Les paysages traversés par le projet sont constitués de zones d'habitat diffus, de forêts, notamment celle de Planbois et de zones agricoles de plateaux et coteaux.

Ces paysages sont en cours d'évolution avec l'urbanisation croissante des villages qui se propage depuis les bords du Léman vers l'intérieur des terres.

Le projet occasionnera un **effet de coupure dans le paysage**, atténué par des **mesures d'intégration paysagère adaptées aux espaces traversés**, notamment forestiers, et limitant localement les effets de covisibilité vis à vis des riverains et du château de Buffavens. Un traitement naturel des équipements sera recherché au niveau des équipements autoroutiers et des protections acoustiques des riverains.

II.5.6 Amélioration du transport et de l'économie locale

Le projet s'inscrit dans le **contexte socio-économique dynamique du Bas-Chablais** qui voit sa population augmenter depuis les années 70 (soit un doublement en 40 ans pour atteindre 134 000 habitants en 2013) en raison de son cadre de vie attractif et de sa proximité avec le bassin d'emplois Suisse. Le solde migratoire contribue pour deux tiers à l'accroissement annuel moyen (**+ 2000 habitants/an**).

Cette croissance démographique s'accompagne d'une **périurbanisation** au détriment notamment de Thonon-les-Bains dont le poids démographique a diminué en 15 ans, au profit des territoires limitrophes.

Chaque jour, 20 300 actifs quittent le Chablais pour se rendre à leur travail, soit un taux de sortie de 34 % ; **un travailleur du Chablais sur cinq travaille en Suisse**. Les autres pôles d'emploi concernent Thonon-les-Bains, Evian-les-Bains et Publier, principalement dans le secteur tertiaire.

Le projet concerne directement plusieurs zones d'activités : La Tuilerie et les Grandes Teppes à Perrignier, les Bracots à Bons-en-Chablais et la ZI de Mésinges à Allinges.

Le territoire se caractérise également par une **vocation touristique** avec des résidences secondaires représentant un logement sur trois.

La croissance démographique et économique génère une **forte augmentation des trafics automobiles** car les modes de transport actuels privilégient la voiture individuelle à 77% (contre 70% à l'échelle nationale) ainsi, sur

la RD 1005, l'augmentation du trafic entre 2010 et 2013 a été de 13% et de 19% sur la RD903 alors que le train, après une augmentation entre 2005 et 2011, voit sa fréquentation en baisse⁴.

La part modale des transports en commun est de 7 % pour les déplacements domicile-travail, soit deux fois moins que la moyenne nationale, en raison d'une structuration efficace du réseau rendue difficile par la faible densité de population dans un territoire majoritairement péri-urbain et rural.

Le projet aura des **effets positifs en améliorant les conditions de circulation locales, la sécurité des usagers de la route et des riverains et la qualité de vie**, notamment au niveau des bourgs traversés par les RD 1005 et 903.

L'augmentation de la mobilité, l'amélioration de la desserte du Chablais, les **gains de temps (- 15 mn entre Thonon-les-Bains et Annemasse à l'heure de pointe du matin)** et la fiabilisation des temps de parcours constituent également un facteur positif pour l'économie locale et le tourisme (avec notamment, un meilleur accès aux stations de sports d'hiver du Haut-Chablais).

Les ZI des communes proches de la liaison autoroutière seront plus rapidement accessibles, notamment celles de Perrignier.

Les trafics attendus sur la liaison autoroutière s'élèvent à 19 500 véhicules par jour entre Machilly et Perrignier et 12 500 entre Perrignier et Thonon-les-Bains à l'horizon 2024 de mise en service, liés principalement aux déplacements domicile-travail avec des reports qui proviennent principalement de la RD903 (où les trafics diminuent entre 45 et 50%) et dans une moindre mesure de la RD1005 (où les trafics diminuent entre 5 et 10%).

L'augmentation, par rapport à la situation actuelle, de la mobilité sur le secteur d'étude est estimée environ **500 déplacements supplémentaires effectués sur le corridor aux heures de pointe**

Notons **qu'en période de travaux**, des mesures adaptées seront prises pour minimiser leurs impacts sur les voiries concernées par le projet, informer les riverains, prendre en compte les servitudes et réseaux existants ainsi que la mise en œuvre de la procédure d'archéologie préventive.

II.5.7 Mesures agricoles compensatoires et maîtrise de l'étalement urbain actée dans les orientations du PADD du SCoT du Chablais

L'agriculture chablaisienne présente de **forts atouts avec** :

- Une bonne valorisation des produits grâce aux labels (AOP, IGP...) : la filière « lait et fromage » est prédominante et emblématique avec des exploitations laitières inscrites dans les productions AOP Abondance et Reblochon dont les cahiers des charges imposent au moins 150 jours de pâturage pour les animaux, une alimentation à base d'herbe issue quasiment exclusivement de l'aire des appellations (75% minimum pour le Reblochon) et un taux de chargement de 1,5 UGB/ha maximum.
- Une grande diversité de productions : aux côtés de la filière « lait », la filière céréalière du territoire s'organise autour d'un opérateur : la Coopérative Jura Mont-Blanc (organisme coopératif qui collecte et stocke environ 45 000 tonnes de céréales et d'oléo-protéagineux pour un chiffre d'affaire global d'environ 50 millions d'euros sur le département et le Pays de Gex dans l'Ain) ; la filière « petits fruits », très ancienne sur le territoire car, par la présence de la zone franche, elle pouvait commercialiser ses produits sur la Suisse : malgré la concurrence étrangère, elle est encore très présente sur le territoire ; enfin, la production de vin du territoire est intégralement valorisée sous

⁴ Remarque de la commission : cette baisse est liée aux travaux du CEVA, ce point est abordé dans les observations et commentaires de la commission.

signes de qualité liés à l'origine : AOC Crépy sur les communes de Ballaison et Loisin, AOC Vins de Savoie sur les communes de Sciez (Maignan) et Thonon-les-Bains (Ripaille).

- Un bassin de consommation important propice à la vente en local avec le maraîchage qui se développe surtout dans le cadre des circuits courts (AMAP, vente à la ferme) ainsi que les élevages de volailles avec tous les produits dérivés.
- Des exploitations dont l'avenir est majoritairement assuré par une bonne dynamique d'installation et d'investissements : ces exploitations sont gérées par des agriculteurs jeunes (moyenne d'âge légèrement en dessous de 50 ans) ; elles sont majoritairement bien dimensionnées et structurées. Sur les 10 dernières années, 26 agriculteurs de moins de quarante ans se sont installés avec les aides européennes ; le territoire a connu un important phénomène de restructuration-agrandissement des exploitations

Néanmoins, dans le contexte socio-économique dynamique du Bas-Chablais décrit ci-dessus, l'agriculture chablaisienne présentent **des faiblesses** :

- Peu de surfaces en propriété : seulement 12% des surfaces exploitées sont en pleine propriété ; un certain nombre d'agriculteurs ne sont pas sécurisés sur leur foncier : la majorité d'entre eux n'a pas de bail écrit en raison des craintes (supposées) des propriétaires quant à la possibilité de récupérer leur bien par la suite.
- La pression de l'urbanisation, notamment en bordure du Léman avec pour l'ensemble du Chablais une perte de 4% de la surface agricole entre 2004 et 2015 ; ce qui conduit à des pertes de foncier régulières qui fragilisent les exploitations agricoles et qui les mettent en concurrence entre elles et avec les autres occupations du territoire ; cette pression se traduit par des difficultés d'exploitation engendrées par le morcellement des terres (mitage) et une accessibilité dégradée pénalisant la circulation des engins et des animaux.
- Des problèmes de cohabitation liés à la périurbanisation du territoire : les habitants sont de moins en moins conscients des contraintes de l'activité agricole et celle-ci est de plus en plus considérée comme une nuisance ; cela est source de tensions pour les exploitants dans leur pratique de l'activité au quotidien.

Le projet aura des **effets négatifs** en impactant directement les terres agricoles sur **46 ha (26 exploitations)**, bien que le choix du tracé ait cherché à limiter l'effet d'emprise et de **morcellement** qui concernera une trentaine de tènements totalisant **11 ha morcelés**.

Le projet impactera également **22 accès** fréquemment utilisés pour les engins et les animaux ; 13 accès seront rétablis sur place et les autres seront rétablis avec des allongements de parcours impactant l'exploitation (temps, perte d'exploitation).

Le projet aura également des **effets indirects** portant sur :

- la réduction des aides liées aux surfaces (aides PAC),
- la perte de production potentielle pour la filière laitière,
- la perte de chiffre d'affaire sur la filière céréales et oléo protéagineux,
- la réduction de la circulation sur les axes routiers secondaires : effet positif et négatif avec l'amélioration des déplacements mais la complication due aux aménagements de requalification,
- le risque de réduction de la fréquentation des points de vente le long des départementales,
- le risque d'affaiblissement du taux de renouvellement des chefs d'exploitation.

L'étude agricole propose la mise en place **d'un système de compensation collective des exploitants et filières impactées** permettant le financement d'actions visant à consolider et renforcer l'économie agricole locale dans la mesure où la compensation sous forme de foncier apparaît très difficile, voire impossible en raison de la pression foncière importante. Cette compensation, prévue par la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014, a pour objectif de réparer un préjudice collectif non restauré par les mesures déjà prévues (réparations individuelles, éventuels aménagements fonciers) lorsque celles-ci se révèlent insuffisantes pour compenser un impact économique agricole.

Un avis favorable a été rendu le 11 octobre 2017 par la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) qui a considéré que la liaison autoroutière concédée aura des effets négatifs notables sur l'économie agricole du Bas-Chablais nécessitant, comme le propose le maître d'ouvrage, de mettre en place un **fond de compensation agricole collectif géré par un GIP (Groupement d'intérêt public) associant l'État et les collectivités territoriales, la profession agricole et le futur concessionnaire autoroutier.**

II.5.8 Maîtrise de l'étalement urbain

La liaison autoroutière risquant d'accentuer la pression foncière sur les terres agricoles ; les documents d'urbanisme et de planification doivent être suffisamment prescriptifs pour faire respecter un équilibre entre développement de l'habitat et des zones d'activités, préservation et valorisation des espaces naturels et maintien des capacités de production agricole.

C'est dans cette perspective que le **SCoT du Chablais** (en cours de révision) s'est engagé, dans son projet de **PADD** (délibération prise suite au débat sur les orientations du PADD du SCoT du Chablais en révision lors du Comité Syndical du 24/11/2016), à **maîtriser la consommation d'espaces** portant notamment sur les points suivants :

- la **consommation des espaces agricoles**, naturels et forestiers, sur l'ensemble du périmètre du SCoT, sera **divisée par 2**, sur la base de ce qui a été consommé ces dix dernières années,
- l'enveloppe maximale des espaces artificialisés à des fins d'urbanisation, d'infrastructures, de carrières ou de loisirs, est fixée à 750 ha à l'horizon des 20 prochaines années. **Au sein de cette enveloppe, l'artificialisation des terres agricoles ne dépassera pas 550 ha,**
- la diminution de la consommation foncière passera par **la limitation de l'étalement urbain, la densification de l'habitat**, des activités économiques et des équipements et par le renouvellement urbain.

Ainsi les politiques publiques d'urbanisation seront articulées avec les enjeux du projet pour en maîtriser son impact sur l'étalement urbain. Le respect par les Plans Locaux d'Urbanisme des communes du territoire sera également une condition de la maîtrise de l'étalement urbain.

II.5.9 Réduction des nuisances sonores

Le projet améliorera le niveau de bruit le long de la RD 903 (entre -2,8 et - 6 dB(A)) et de la RD 1005 (entre 0 et -2,5 dB(A)) du fait de la baisse attendue de trafic et de la vitesse mais il génèrera des nuisances sonores pour les riverains situés à ses abords.

Les mesures de réduction des nuisances sonores privilégient la limitation du bruit à la source au moyen de protections de type écrans ou merlons végétalisés quand les caractéristiques de l'ouvrage le permettent sinon, les habitations impactées sont insonorisées en façades.

Les mesures de réduction des niveaux sonores doivent permettre d'atteindre les seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Au total, 23 à 29 habitations sont impactées par le projet et bénéficieront de mesures de protection acoustiques détaillées dans le tableau suivant.

<i>Communes</i>	<i>Hameaux proches du projet et/ou impactés par le projet</i>	<i>Habitations/logements au-dessus des seuils réglementaires (1)</i>	<i>Mesures de réduction des nuisances sonores</i>
Machilly	<i>Couty Les autres secteurs d'habitat restent en ambiance modérée.</i>	13	<i>Isolations de façade. (2)</i>

Bons-en-Chablais Brenthonne	La Tuilière (Brenthonne) Les autres secteurs d'habitat (les Maraîchers, Loyer d'en Haut, Brens sur Bons-en-Chablais et les Crapons sur Brenthonne) restent en ambiance modérée.	6	Protections acoustiques : - nord voie nouvelle : 3 merlons et 1 écran de 2.5 m de haut, - sud voie nouvelle secteur des Maréchaix : 1 merlon de 3 m de haut.
Lully	Chez Jacquier Pas d'impact : les niveaux restent inférieurs aux seuils réglementaires. (3) - Variante jumelage : Jour : 56 à 59.5 dB(A) Nuit : 50 à 53 dB(A) - Variante éloignée : Jour : 53 à 55.5 dB(A) Nuit : 46 à 48.5 dB(A)	0	-
Perrignier Projet autoroutier	La Tuilerie et Brécovens - Variante jumelage-échangeur est - Variante éloignée-échangeur est - Variante éloignée-échangeur ouest	9 3 7	La Tuilerie : GBA le long des bretelles ouest échangeur et 1 écran de 2 m au nord. Brécovens : écran de 2 m + 1 isolation de façade d'1 bâtiment. La Tuilerie : 2 merlons de 3 m au nord et sud. La Tuilerie : 2 merlons de 3 m à l'ouest et 4 m à l'est.
Perrignier Suppression PN 65 et 66	- Variante 1 (dénivellation de la RD135 sous la voie ferrée au niveau du PN66) - Variante 2a (dénivellation de la RD135 sous la voie ferrée au nord des immeubles collectifs) - Variante 2b (passage de la RD135 sur la voie ferrée au nord des immeubles collectifs)	1 habitation (sud RD25) et 1 immeuble collectif (nord RD25) total : 13 logements 1 immeuble collectif (nord) 1 bâtiment de bureau total : 24 logements 1 immeuble collectif (nord) 1 bâtiment de bureau total : 18 logements	Espace insuffisant pour une protection à la source. Isolement acoustique : insonorisation de façade (fenêtres et entrées d'air).
Allinges	Mésinges	1	Merlon de 2 m permettant aussi de protéger 2 habitations en dessous des seuils réglementaires.

(1) Seuils réglementaires à ne pas dépasser avec le projet : 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

(2) Les maisons construites après novembre 2004 (ouverture de l'enquête publique de la 2x2 voies entre le carrefour des Chasseurs et Machilly) l'ont été avec prise en compte des obligations d'isolement phonique liées au classement sonore de la 2x2 voies mais pourront faire l'objet de mesures d'isolation complémentaires.

(3) A noter que l'état initial met en évidence des niveaux inférieurs à 50 dB(A) le jour et la nuit, sauf en façade d'une ou deux habitations les plus proches de la voie où les niveaux peuvent atteindre les 55 dB(A) le jour. Seule

l'habitation au bord de la voie ferrée se trouve dans une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée de jour (LAeq 6h-22h > 65 dB(A)).

Les **effets indirects négatifs** liés à l'augmentation des niveaux sonores sur les voies existantes sont également pris en compte en prévoyant des isolations de façades au niveau des secteurs impactés suivants :

- **RD25 à Sciez** (sud RD 1005) : 49 habitations individuelles et 1 immeuble collectif,
- **RD 135 entre la voie ferrée et la RD 903** : 14 habitations individuelles et 1 immeuble collectif.

Sur les autres tronçons routiers (y compris côté Suisse), les augmentations de trafic conduisent à des élévations de niveaux sonores non significatives car inférieures à 2 dB(A) (rappelons que le niveau de perception s'établit à partir d'une hausse de 2 dB(A)).

II.5.10 Evolution de la qualité de l'air et impacts sur la santé

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, l'étude d'impact distingue les effets du projet en phase de travaux et en phase exploitation.

Phase travaux

Le projet sera **émetteur de polluants** liés à la combustion du carburant sur les engins de chantier (NO_x, COV, particules...), aux activités de travail mécanique et aux terrassements par exemple avec production de poussières, aux activités de travail thermique telles que chauffage, découpage, enduisage à chaud avec dans ce cas des dégagements de gaz et de fumées et à la circulation des engins de chantier pouvant générer des congestions de trafic et donc des pollutions supplémentaires.

Face à cette évaluation, les **mesures de réduction** consisteront à prévenir le public sur la production possible de poussières modifiant la visibilité, à maintenir le chantier dans un état de propreté permanent (humidification, nettoyage des engins, mise à l'abri des engins et matériaux en cas de vent), vérifier la conformité des véhicules, à optimiser les trajets et à éviter les traversées de zones urbaines et à optimiser la circulation en fonction des usages des riverains.

Phase exploitation

L'analyse s'appuie sur une méthodologie qui consiste à pratiquer des évaluations sur les émissions et ensuite sur la dispersion des polluants. Sept scénarios sont examinés, entre l'état initial de 2014 et 2044 soit 19 ans après la mise en service.

Pour les émissions, le bilan est effectué à partir des trafics journaliers moyens annuels⁵ pour les polluants suivants : NO_x, CO, CO₂, SO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, COV, C₆H₆, Cd, Ni. Pour les trafics, le modèle multimodal transfrontalier a été utilisé (MMT 2.2), on note que la part de poids lourds est de 5,4 % correspondant à ce qui a été mesuré sur les RD1005 et Rd903 entre 2010 et 2014.

Pour les concentrations, la modélisation⁶ a retenu deux polluants gazeux, NO₂ et C₆H₆ et deux polluants particulaires, PM₁₀, PM_{2.5}. Pour estimer les concentrations, les sources prises en compte sont de deux types, la pollution liée à la circulation routière et la pollution de fond résiduelle.

Un inventaire dans un premier temps des émissions à l'état initial montre une relation de proportionnalité avec les axes les plus chargés et des valeurs quotidiennes de 304 t de CO₂, 936 kg de NO_x et 833 kg de CO. Pour les concentrations, les valeurs maximales sont en µ/m³ de 60 pour NO₂, 0,9 pour C₆H₆, 28 pour les PM₁₀ et 19 pour les PM_{2.5}.

⁵ A l'aide du logiciel TREFIC utilisant COPERT IV, ensuite actualisé avec COPERT V.

⁶ Logiciel ADMS Road 3.2

Les conclusions relatives à l'état initial en 2014 et par rapport à la réglementation montrent qu'à proximité des axes routiers, contournement de Thonon-les-Bains, RD1005 et RD1206, les valeurs limites de NO₂ sont dépassées. Pour les PM₁₀ et C₆H₆, il n'y a pas de dépassement et pour les PM_{2,5}, l'objectif de qualité de 10µg/m₃ est dépassé sur l'ensemble du domaine.

Pour les émissions à l'état de référence 2024, la modélisation montre pour NO_x, CO₂, SO₂ une augmentation de moins de 10 % et pour le reste CO, PM₁₀, PM_{2,5}, COV, C₆H₆ des réductions de 5 % à 50 %.

Pour les concentrations à l'état de référence 2024, les évolutions pour les valeurs maximales sont de + 0,5 % pour NO₂, -18 % pour C₆H₆, - 3 % pour PM₁₀ et -6 % pour PM_{2,5}. Les valeurs limites sont dépassées pour NO₂ comme dans le cas de l'état initial, aucun dépassement n'est observé pour PM₁₀, PM_{2,5} et C₆H₆.

Les traductions cartographiques sont ensuite affichées avec pour chaque concentration les évolutions sur les différents axes. On observe de façon prévisible des baisses sur les routes déchargées et des augmentations sur les axes les plus chargés, RD 1206, RD 25 et contournement de Thonon-les-Bains.

La même démarche est effectuée pour l'état de référence 2044.

Santé publique

L'analyse des effets prend tout d'abord en considération la population exposée et l'on note qu'elle évolue d'environ 60 000 personnes dans l'état initial à 103 000 personnes pour le scénario 2044. La situation des bâtiments (résidentiels et autres) est également examinée.

Un premier indice est ensuite évalué, l'Indice pollution population (IPP), il permet d'indiquer à partir des concentrations et de la répartition de la population l'amélioration ou la dégradation de la situation. Cet indice augmente pour le NO₂ de façon faible ou peu significative entre les états de référence et les états projetés pour 2024, 2029 et 2044, l'indice IPP quant à lui diminue. Il y a report de concentration sur des zones moins habitées et aucune mesure n'est envisagée face à cette réduction des expositions des populations.

L'estimation des risques pour la santé est effectuée à partir d'une identification des dangers (potentiel dangereux des agents chimiques) puis des risques en fonction des doses ce qui ensuite permet de définir des valeurs toxicologiques de référence (VTR), relation entre la dose et l'effet étudié. La troisième étape concerne les évaluations des expositions (concentrations, voies d'exposition, transfert des polluants, cibles ou populations et quantités absorbées).

Le risque est ensuite évalué, selon que les effets sont à « seuil » ou non, on détermine un quotient de danger (QD) ou un excès de risque individuel (ERI). Différentes évaluations sont ensuite menées pour les organes cibles et les résultats montrent que tous les quotients de danger sont inférieurs à 1 (seuil d'acceptabilité) et que tous les excès de risque individuel sont inférieurs à la valeur seuil de 10⁻⁵. Pour ces deux indices, la fréquentation des sections sensibles n'entraînera pas de risques au sein de la population.

II.5.11 Impacts sur le territoire Suisse

Air : les augmentations de trafic d'au moins 10% avec la mise en service de la liaison autoroutière induisent :

- une augmentation des émissions de dioxyde de soufre (+13%) , de cadmium (+15%) et de nickel (+18%),
- une diminution des émissions de monoxyde de carbone (-65%), de dioxyde d'azote (-18%), des particules fines PM₁₀ (-39%) et PM_{2,5} (-51%), de benzène (-87%) liée au renouvellement du parc automobile avec l'amélioration des technologies de dépollution et l'introduction de véhicules hybrides et électriques.

Absence d'élévation significative du bruit au niveau des tronçons routiers subissant une variation de leur trafic d'au moins 10% avec la mise en service de la liaison autoroutière ; la hausse des niveaux sonores est comprise entre 0.2 et 1.5 dB(A), non perceptible pour les riverains (rappelons que le niveau de perception s'établit à partir d'une hausse de 2 dB(A)).

Absence d'identification de corridors écologiques susceptibles d'être fonctionnellement affectés par le projet.

II.6 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

II.6.1 SCoT du Chablais et SCoT de la Région d'Annemasse

Le projet de liaison entre Machilly et Thonon-les-Bains est inscrit dans le SCoT du Chablais et la révision en cours prend également en compte ce projet dans le PADD (débat sur ses orientations en date du 24 novembre 2016) joint au dossier d'enquête publique.

Le projet de liaison entre Machilly et Thonon-les-Bains est compatible avec les objectifs généraux du SCoT, notamment ceux visant à « maintenir une économie dynamique et diversifiée », « modifier la perception du territoire », « valoriser le dynamisme économique » (en désenclavant) ; « valoriser le cadre urbain » (en apaisant les bourgs) ; « instaurer un système de déplacement efficace et durable » (en améliorant les conditions de circulation). Les mesures environnementales, d'intégration paysagère et de compensation agricole permettent d'assurer la compatibilité du projet avec objectifs en matière de préservation du cadre naturel et agricole et de l'environnement.

II.6.2 PLU et POS

II.6.2.1 Modifications des règlements graphiques et écrits

Les éléments présentés dans le présent paragraphe sont issus du dossier d'enquête publique, plus précisément de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pièce 8).

Seuls le PLU d'Anthy-sur-Léman et le RNU de Loisin sont compatibles avec le projet ; les documents d'urbanisme des autres communes traversées par la bande d'enquête devront faire l'objet d'une mise en compatibilité selon les prescriptions résumées dans le tableau ci-dessous.

Communes	Compatibilité	Motifs d'incompatibilité	Propositions de modifications	
			Règlement écrit	Règlement graphique
PLU d'Allinges	-	- destruction d'espaces boisés classés, - interception d'un secteur agricole de valeur paysagère identifiée au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme, - interception de zonages UX et UB.	-	Suppression du « Périmètre d'étude d'Etat relatif à l'opération », inscription de la bande d'enquête (1) et déclassement des EBC (env. 18,31 ha) dans son emprise.
PLU d'Anthy-sur-Léman	Compatible car évitement des espaces boisés classés.	-	-	-

PLU de Ballaison	Compatible en zone A et en zone N sous réserve de protéger l'activité agricole, les zones humides et les biotopes.	-	Autorisation explicite de l'opération dans les zones A et N (sous réserve de préserver l'objectif de chaque zone).	Suppression de l'«Emprise indicative du périmètre d'aménagement de la liaison nouvelle Machilly-Thonon les Bains » et inscription de la bande d'enquête (1).
PLU de Bons-en-Chablais		Non compatible avec le règlement des zones A, N, Ns, Uc2, Ux, 1AUxa2 et la description de l'OAP associée à la ZAE les Bracots.	Autorisation de l'opération dans les zones : - A, N, - Ns (sous réserve d'insertion de l'opération dans le site avec prise en compte des caractéristiques hydrauliques, hydrologiques et écologiques ; appréciation des impacts et du bénéfice collectif au regard de la perte de biodiversité ; mesures de réduction et de compensation prévoyant a minima la reconstitution d'une zone équivalente), - Uc2, Ux et 1Aux (sous-secteur 1AUxa2) (sous réserve d'insertion dans le site et de respect de l'objet de ces zones), - dans la description de l'OAP.	Suppression de l'«Emprise indicative du périmètre d'aménagement de la liaison nouvelle Machilly-Thonon les Bains » et inscription de la bande d'enquête (1).
POS de Brenthonne (PLUi en cours d'élaborat		- destruction d'espaces boisés, - destruction d'espaces agricoles de valeur économique.	Autorisation de l'opération dans les zones NC et ND.	Inscription de la bande d'enquête (1).

ion)				
PLU de Fessy	Compatible	-	-	Suppression de l'emplacement réservé n°16 (ayant pour destination la création de la future voie de désenclavement du Chablais) et inscription de la bande d'enquête (1).
RNU de Loisin et projet PLU arrêté	Compatible	-	-	-
PLU de Lully	-	- non compatible avec le règlement des secteurs présentant des aléas naturels forts au sein des zones N et A, - interception de zones à enjeux agricoles et naturels (Aco) et zone humide du Petit Lac (Nh).	Autorisation de l'opération dans les secteurs présentant des aléas naturels au sein des zones N et A (sous réserve que toutes les dispositions soient prises pour ne pas aggraver les aléas identifiés) ainsi que dans les zones Nh (sous réserve que soient prises des dispositions pour réduire et compenser le cas échéant les incidences résiduelles) et Aco (sous réserve d'assurer la transparence globale de l'opération vis-à-vis des déplacements de la faune).	Inscription de la bande d'enquête (1).
PLU de Machilly		- destruction d'espaces boisés classés, - interception de corridors écologiques au sein de la zone Ap.	Autorisation de l'opération dans l'article 9 relatif aux corridors écologiques (sous réserve d'assurer la transparence	Inscription de la bande d'enquête (1) et déclassement des EBC (env. 5,64 ha) dans son emprise.

			globale de l'opération vis-à-vis de la faune).	
PLU de Margencel		Destruction d'espaces boisés classés.	-	Suppression du « Périmètre d'étude d'Etat relatif à l'opération », inscription de la bande d'enquête (1) et déclassement des EBC (env. 2,1 ha) dans son emprise.
PLU de Perrignier		Liaison autoroutière : destruction d'espaces boisés classés Suppression des PN65 et 66 : - interception de zone humide (N). -	Liaison autoroutière : Suppression de la mention et de la surface intitulée « Périmètre de la bande de travaux de la Voie Express ». Suppression des PN65 et 66 : Autorisation explicite de l'opération dans les zones N, UX et UH (avec rétablissement des voiries).	Liaison autoroutière : Suppression du « Périmètre de la bande de travaux de la Voie Express », inscription de la bande d'enquête (1) et déclassement des EBC (env. 5,75 ha) dans son emprise. Suppression des PN65 et 66 : Inscription de la bande d'enquête relative à la suppression des PN.
PLU de Thonon-les-Bains		- destruction d'espaces boisés classés, - interception de zone humide (Nh).	Autorisation de l'opération dans la zone Nh.	Inscription de la bande d'enquête (1) et déclassement des EBC (env. 0,54 ha) dans son emprise.

(1) Dénomination : « Bande d'enquête relative à l'opération de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains ».

Dans les communes soumises à la Loi littoral, les EBC classés au titre de l'article L121-27 du code de l'urbanisme ont fait l'objet d'un examen par la CDNPS pour lever cette référence, préalablement à la réunion d'examen conjoint.

II.6.2.2 Evaluation environnementale

L'article R.104-9 du Code de l'urbanisme prévoit qu'une évaluation environnementale doit être réalisée pour les évolutions des PLU dont le territoire comprend en tout ou en partie un site Natura 2000 à l'occasion « de leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L.153-31.

Cette procédure concerne ainsi les communes d'Allinges, Bons-en-Chablais, Machilly, Margencel, Perrignier et Thonon-les-Bains.

Lorsque le territoire communal ne comprend pas de site Natura 2000, l'évaluation environnementale pourrait être soumise à examen au cas par cas. Néanmoins, la DREAL a souhaité réaliser d'office cette évaluation environnementale. C'est le cas des communes de Ballaison, Brenthonne, Fessy et Lully.

L'évaluation environnementale ne porte pas sur le projet soumis à DUP, qui fait par ailleurs l'objet d'une étude d'impact, mais sur les incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement, c'est-à-dire les incidences de la réduction des EBC ou de l'autorisation de l'opération en zone agricole et/ou en zone naturelle.

Les évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme ne mettent en évidence que des incidences faibles à modérées sur les différents items analysés (milieu physique, milieu naturel, paysage, patrimoine culturel et archéologique, milieu humain) compte-tenu des mesures d'évitement, réduction et compensation prévues par le projet.

II.6.2.3 Réunion d'examen conjoint

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme, une réunion d'examen conjoint s'est tenue le 26 janvier 2018 pour la mise en comptabilité des documents d'urbanisme (MECDU), regroupant les services de l'Etat, l'EPCI compétant et les personnes publiques associées ; les maires concernés étant invités à participer également à cette réunion. Cette réunion a donné lieu à deux procès-verbaux, l'un pour le projet de liaison autoroutière concédée et l'autre pour la suppression des PN65 et PN66.

Les participants ont acté les propositions de modifications des documents graphiques et écrits sans apporter d'observation particulière à l'exception de la commune de Thonon-les-Bains qui signale l'incompatibilité du règlement des zones A et N nécessitant une modification portant sur un complément de rédaction autorisant le projet aux articles A2 et N2.

II.7 MODALITE DE SUIVI DES MESURES MISES EN ŒUVRE EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE

II.7.1 Management environnemental des travaux

L'ensemble des travaux du projet fera l'objet d'un management environnemental visant à prendre en compte les mesures environnementales dans le déroulement des activités de chantier et leur respect par les maîtres d'œuvre et les entreprises chargées de la construction de l'infrastructure.

Les obligations contractuelles demandées par le MO comprennent usuellement :

- Un **Plan d'Assurance Environnement** (PAE) présentant un ensemble d'engagements sur la mise en œuvre de moyens et pratiques visant à minimiser les nuisances générées par le chantier.
- La définition de **Procédures Particulières Environnementales** (PPE) spécifiques à chaque activité à risque et relatives, notamment, au tri et à l'élimination des déchets du chantier, en cas de pollution accidentelle, ou encore au système provisoire de collecte et de traitement des eaux de ruissellement des zones terrassées.
- La nomination, au sein de l'équipe propre à chaque équipe mandataire des travaux de construction, de **responsables environnement et sécurité**.

II.7.2 Suivi des mesures environnementales

Les mesures de réduction et de compensation feront l'objet de suivis environnementaux qui seront détaillés dans l'autorisation environnementale, ils concerneront :

- **La phase de travaux**, notamment la qualité des eaux superficielles et souterraines ; les suivis écologiques.

- **La phase d'exploitation** : suivis pendant 5 ans de la qualité des eaux superficielles ; suivi spécifique pendant 2 ans du captage du Bois d'Anthy ; suivis écologiques des compensations des milieux naturels et atteintes aux espèces sur un pas de temps évolutif 1, 3, 5, 10, 20 ans ; suivis acoustiques pendant 5 ans pour s'assurer de l'efficacité des protections ; suivis de la qualité de l'air pendant 3 ans.

De plus, conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI), modifiée par la loi sur l'aménagement et le développement durable du territoire, le maître d'ouvrage ou son concessionnaire dressera un **bilan des résultats économiques et sociaux de son aménagement, au plus tard cinq ans après sa mise en service. Ce bilan devra être rendu public.**

II.8 ESTIMATION DES DEPENSES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE

Les coûts de mesures environnementales (hors agriculture) s'élèvent à (en € HT 2014) :

- **12 686 000 € pour la liaison autoroutière concédée :**

<i>Installation chantier et assainissement :</i>	545 000 €
<i>Fossés et canalisations :</i>	5 267 000 €
<i>Ouvrages d'assainissement pluvial :</i>	1 395 000 €
<i>Ouvrages de rétablissement hydrauliques :</i>	1 244 000 €
<i>Aménagements liés au milieu naturel :</i>	2 010 000 €
<i>Aménagements paysagers :</i>	1 110 000 €
<i>Aménagements liés à l'ambiance sonore :</i>	1 115 000 €

- **1 345 000 € pour la suppression des PN 65 et PN66 :**

<i>Assainissement et hydraulique</i>	295 000 €
<i>Aménagements paysagers et protection de l'environnement, yc. acoustique</i>	300 000 €
<i>Impacts indirects : isolation de façade des impacts acoustiques</i>	750 000 €

CHAPITRE III - AVIS EMIS AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

III.1 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (ET REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE)

Les éléments présentés dans le présent chapitre sont issus du dossier d'enquête publique, plus précisément, de l'avis au titre de l'évaluation environnementale (pièce 6) et de l'étude d'impact (pièce 5) pour ce qui est des réponses détaillées apportées par le maître d'ouvrage.

III.1.1 Cadre et synthèse de l'avis

La maîtrise d'ouvrage étant conjointement assurée par la DREAL et SNCF Réseau. L'Ae du **CGEDD (Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable)** est l'autorité environnementale compétente pour émettre l'avis.

L'Ae du CGEDD est également l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur les MECDU dans le cadre de la procédure commune d'évaluation environnementale sollicitée par le maître d'ouvrage et prévue par les articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement.

L'Ae a émis son **avis en date du 24 janvier 2018**, rappelons qu'il ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la prise en compte de l'environnement par le projet et la qualité de l'étude d'impact.

D'autre part, l'Ae indique que son avis ne porte pas sur les requalifications des RD 1005 et 903 qui ne sont pas étudiées dans le détail dans l'étude d'impact mais prises en compte uniquement pour leur effet sur les trafics routiers ; et qui ne sont pas incluses dans l'objet de l'enquête publique, leurs dates de réalisation n'étant, par ailleurs, pas précisées.

L'Ae identifie **3 enjeux majeurs** :

- **la préservation des milieux naturels, des sols et de la biodiversité**, compte tenu du passage en milieu forestier et sur des zones humides,
- **la qualité de l'air** avec notamment la nécessité de respecter les valeurs limites pour le dioxyde d'azote,
- **les émissions de gaz à effet de serre** liées notamment à l'importance des déplacements pendulaires automobiles sur le territoire.

L'Ae identifie également des enjeux à considérer plus particulièrement : **la réduction à la source des nuisances sonores et l'évaluation des impacts en Suisse.**

Elle considère que le dossier présente des insuffisances, en particulier concernant la destruction d'habitats naturels qui constitue « une faiblesse majeure dans la démonstration de l'utilité publique du projet ».

« L'Ae recommande principalement de :

- Reprendre et compléter très substantiellement l'évaluation des secteurs de compensation et la quantité des compensations relatives à la destruction d'habitats naturels, y compris les zones humides.
- Reprendre les projections de trafics en tenant compte d'hypothèses de changements de comportement des usagers plus réalistes et conformes aux engagements des pouvoirs publics en matière d'environnement et de santé, d'y inclure une analyse des besoins de covoiturage, de reprendre les études de bruit, de qualité de l'air et de santé à l'aune de ces prévisions révisées et de relever l'étude air et santé au niveau I au droit des établissements sensibles, comme le demande la réglementation.

- Évaluer l'impact sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre en référence aux plans et engagements de la France et de présenter des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé ».

III.1.2 Résumé de l'avis détaillé de l'Ae et des réponses des maîtres d'ouvrages

L'Ae détaille son avis en « déroulant » l'étude d'impact, ainsi de nombreux commentaires et recommandations sont émis « au fil de l'eau ».

Concernant la présentation des réponses des MO (DREAL et SNCF Réseau), dans le dossier d'enquête, leur choix a été fait de les insérer d'une part, en encadrés rouge dans l'avis de l'Ae (pièce 6 du dossier d'enquête) et, d'autre part, de façon plus détaillée, dans l'étude d'impact (pièce 5b du dossier d'enquête) avec la mention en vert « Complément suite à l'avis de l'Ae ».

Pour une meilleure lisibilité et compréhension, **la commission d'enquête résume l'avis Ae et les réponses des MO dans les paragraphes suivants en les regroupant en 3 thématiques correspondant aux 3 enjeux majeurs identifiés par l'Ae :**

- les impacts et mesures compensatoires sur les milieux naturels,
- l'évaluation du trafic conditionnant les impacts sonores, la qualité de l'air et la santé,
- l'impact sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Les autres commentaires et recommandations portent sur des thématiques plus généralistes ou spécifiques et sont regroupées dans le § « autres thématiques ».

III.1.2.1 Impacts et mesures compensatoires sur les milieux physiques et naturels (sols-eaux-biodiversité)

III.1.2.1.1 Sols

L'Ae note l'absence d'évaluation des impacts sur les sols en rappelant qu'ils apportent de nombreux services écosystémiques parmi lesquels la production de biomasse (alimentation, matériau, énergie), la prévention des inondations, l'épuration de l'eau, l'atténuation du changement climatique par le stockage de carbone, l'atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain par la rétention et l'évaporation d'eau, le support de la biodiversité et des paysages...

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation de l'impact du projet sur les sols.

Les MO complètent l'évaluation en décrivant les services systémiques des sols concernés par le projet et renvoient, pour les incidences et mesures environnementales, aux chapitres relatifs à la gestion des eaux pluviales, aux mesures en faveur des milieux naturels et humain.

III.1.2.1.2 Eaux souterraines

L'Ae recommande de préciser quel aléa de référence est pris en compte pour le dimensionnement des ouvrages d'évacuation des eaux de pluie au droit des zones de captages et de décrire les effets d'un éventuel débordement ainsi que les mesures prises pour éviter les impacts sur la ressource en eau.

Les MOA répondent que le dimensionnement des ouvrages de l'ensemble du linéaire de la liaison autoroutière est réalisé pour un événement d'occurrence décennale et précisent que les impacts et mesures éventuelles à mettre en œuvre dans le cas d'évènement au-delà de cette période de retour seront précisés dans le cadre des études détaillées par le concessionnaire, lors de la demande d'autorisation environnementale.

Les MOA précisent par ailleurs que, pour les captages du Bois d'Anthy, il sera procédé à une modification, après enquête publique, de l'arrêté préfectoral du 28 novembre 1986 instituant des périmètres de protection de ces captages.

III.1.2.1.3 Eaux superficielles : dimensionnement des ouvrages hydrauliques en phase travaux et risques de pollution par les sels de déverglaçage en phase d'exploitation

- En phase travaux, l'Ae note que les ouvrages hydrauliques provisoires au niveau des cours d'eau seront dimensionnés pour résister à une **crue biennale ce qui lui semble faible vu les enjeux environnementaux situés en aval.**

En réponse, les MO portent la période de retour à 5 ans minimum, avec adaptation à la hausse si les caractéristiques environnementales le nécessitent.

- Pour la phase d'exploitation, l'Ae prend acte des futures demandes d'autorisations environnementales, notamment au titre de la loi sur l'eau, impliquant des études détaillées à mener ultérieurement ; note que les eaux de ruissellement des chaussées seront traitées dans des bassins de décantation naturels (sans imperméabilisation du fond) dimensionnés pour une pluie centennale⁷ mais constate **l'absence d'évaluation des incidences des substances de déverglaçage qu'elle recommande d'étudier.**

Les MO précisent que l'étude d'impact a été complétée par une analyse de l'utilisation des fondants routiers, de leur incidence et des mesures de :

- Réduction des risques visant notamment à :

- Sécuriser leur stockage, à réaliser sur des plates-formes étanches, abritées, implantées en dehors des zones sensibles et équipées d'un réseau de collecte des eaux de dissolution pour une éventuelle valorisation.
- Mettre en place un plan de viabilité hivernale adaptée à la sensibilité des milieux traversés.
- Mettre en place une surveillance météorologique permettant d'adapter la réponse en fonction des enjeux et du trafic.
- Recourir à des traitements pré-curatifs ainsi qu'à la réduction des dosages.
- Adapter le type de fondant épandu.
- Former le personnel.

- Gestion des bassins de rétention qui ne retiennent pas le sel mais dont le rejet peut être contrôlé et réalisé en périodes de hautes eaux et en dehors de la reproduction des poissons (mi-novembre à fin-février pour les salmonidés).

III.1.2.1.4 Inventaires faune-flore et zones humides

- L'Ae note qu'en raison de la vaste extension géographique de la zone d'étude, il n'a pas été possible de fournir des inventaires exhaustifs mais demande que les secteurs qui ont été visités et qui ne sont pas mentionnés, le soient afin de **cibler les inventaires complémentaires à inscrire au cahier des charges de la concession pour la réalisation des études détaillées en vue des demandes d'autorisation environnementales** et notamment pour les demandes de dérogations d'espèces protégées.

Les maîtres d'ouvrages renvoient à la méthodologie des inventaires faunistiques et floristiques qui consiste à parcourir des itinéraires de prospection définis en fonction des grands types d'habitat identifiés.

- **L'Ae considère que le statut des zones qualifiées de « potentiellement humides » devra être précisé avant la mise à l'enquête publique, afin de disposer d'une évaluation précise des superficies affectées par le projet.**

⁷ La commission d'enquête note qu'il semblerait que l'Ae ait compris que le dimensionnement des bassins de rétention était prévu pour une pluie centennale ; ce point est évoqué dans le PV de synthèse et fait l'objet d'une observation de la commission.

Les MO répondent que le caractère « humide » sera à préciser par la pédologie dans le cadre des sondages pédologiques à réaliser par le concessionnaire lors des études détaillées.

III.1.2.1.5 Evaluation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la destruction d'habitats naturels

- L'Ae note les besoins de compensation estimés dans l'étude d'impact (76,4 ha pour les milieux boisés, 69,2 ha pour les milieux prairiaux et bocagers et 53,2 ha pour les zones humides) mais souligne le risque de doubles comptes en raison du caractère trop parcellaire des informations et **l'impossibilité de pouvoir mettre en relation les superficies détruites par le projet selon leur utilisation par les espèces, le niveau d'enjeu de ces dernières, et les superficies nécessaires en compensation.**

L'Ae considère par ailleurs que le taux de compensation de 1 pour 1 pour les milieux boisés et les milieux prairiaux et bocagers semble nettement insuffisant.

L'Ae relève que seulement la fourchette basse de la superficie de zones humides détruites par le projet (26,6 ha) est prise en compte conduisant à un besoin de compensation de 53,2 ha (alors que la fourchette haute de 34 ha de zones humides détruites conduirait à un besoin de compensation de 68 ha).

L'Ae souligne également que **l'absence d'étude des fonctionnalités détruites et des fonctionnalités améliorées dans les zones de compensation ne permet pas d'évaluer l'apport des compensations.**

- L'Ae souhaite que soit privilégiée la **solution la plus proche possible de la voie ferrée** afin d'éviter la création de nombreux délaissés dont l'impact n'a pas été étudié.

- L'Ae considère qu'en l'état du dossier, qui renvoie aux autorisations ultérieures les compléments nécessaires, les insuffisances sur ce volet constituent une faiblesse majeure dans la démonstration de l'utilité publique du projet.

L'Ae recommande de reprendre et compléter très substantiellement l'évaluation des impacts et la détermination des mesures d'évitement, de réduction et de compensations à la destruction d'habitats naturels, y compris les zones humides.

Les MO renvoient à l'actualisation des inventaires dans le cadre des études détaillées à réaliser pour les demandes d'autorisation environnementale. Ils précisent cependant les surfaces de compensation par type de milieu, et pour ce qui concerne les zones humides, en prenant en compte une fourchette intégrant les zones humides potentielles.

Les MO expliquent par ailleurs que, pour les milieux boisés, prairiaux et bocagers, les ratios de compensation sont de 1 pour 1 pour les enjeux modérés mais de 3 pour 1 ou 2 pour 1 pour les enjeux forts à très forts.

- L'Ae recommande de compléter le nombre des rétablissements restituant les continuités écologiques.

Les maîtres d'ouvrages complètent le dossier par l'ajout d'un passage supérieur dédié pour la grande faune dans le secteur entre les ruisseaux d'Avully et de Gorge et par l'ajout d'une cartographie des rétablissements au § 5.2 de la pièce 5A.

III.1.2.1.6 Impacts sur les sites Natura 2000

- L'Ae recommande d'approfondir l'étude des incidences Natura 2000, notamment en analysant l'effet de coupure des connexions écologiques sur la dynamique de **population du Lynx dont la ZSC des Voirons constitue un habitat majeur.**

Les maîtres d'ouvrages ont consulté la fédération des chasseurs qui mentionne plusieurs indices de présence du Lynx sur les parties sommitales du massif des Voirons sans que ces éléments n'aient été formalisés dans le cadre du réseau Loup-Lynx. Concernant la forêt de Planbois, il semblerait que le Lynx la fréquente de manière très anecdotique.

Les maîtres d'ouvrages renvoient aux études détaillées qui évalueront les enjeux de continuité écologique vis-à-vis de la population de Lynx.

- L'Ae recommande de procéder à une **évaluation éco toxicologique des effets du traitement des chaussées** sur les espèces aquatiques et les amphibiens qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000.

Les maîtres d'ouvrages renvoient à l'analyse des impacts des fondants routiers réalisée dans l'évaluation des impacts sur les eaux superficielles. Cette analyse mentionne les incidences sur les milieux naturels ainsi que les valeurs limites admises par les organismes vivant en eau douce.

III.1.2.1.7 Calendrier des travaux

L'Ae considère que les périodes favorables préconisées pour les travaux semblent complexes, voire impossibles à concilier car la superposition des périodes de l'année où il est déconseillé d'intervenir ne laisse aucune période favorable.

L'Ae souligne que le maître d'ouvrage a oralement expliqué aux rapporteurs que, de fait, les contraintes de calendrier sont conciliables parce qu'elles portent sur des volets environnementaux qui permettent une segmentation adaptée des travaux.

L'Ae souhaite que ce point soit clarifié et recommande de **traduire explicitement l'application de toutes les mesures d'évitement des impacts des travaux dans les cahiers des charges des appels d'offres à venir.**

Les maîtres d'ouvrages précisent que le calendrier des périodes optimales présenté dans le dossier porte sur des types d'intervention spécifiques correspondant principalement à des travaux préparatoires.

Le calendrier sera adapté, dans la mesure du possible, à l'écologie des espèces et en priorisant leur patrimonialité, la sensibilité des secteurs impactés et leurs exigences écologiques; ces préconisations générales seront portées dans le cahier des charges de l'appel d'offres de concession.

III.1.2.2 Evaluation des mobilités et du trafic – choix des variantes - impacts sonores - qualité de l'air - santé

III.1.2.2.1 Besoins en mobilité et choix modaux

L'Ae considère qu'il manque une **analyse plus fine des besoins de déplacements et des raisons qui conduisent les personnes à choisir un mode plutôt qu'un autre.** Cette analyse permettrait une meilleure justification du projet retenu parmi les différentes variantes possibles.

Les maîtres d'ouvrages indiquent avoir mené des études complémentaires sur le territoire de Thonon – Agglo qui montrent une grande dépendance du Chablais avec les territoires extérieurs notamment pour les déplacements domicile-travail, ce qui justifie la mise en œuvre du schéma multimodal de désenclavement.

III.1.2.2.2 Besoins en co-voiturage

Compte tenu de l'importance du covoiturage parmi les solutions destinées à diminuer la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants toxiques, **L'Ae recommande de procéder, préalablement à la mise du dossier à l'enquête publique, à une analyse des besoins de co-voiturage** sur la base des demandes de mobilité localisées sur le territoire et d'en déduire des exigences à inscrire au cahier des charges de la concession autoroutière.

Les maîtres d'ouvrages renvoient au concessionnaire comme l'impose la loi, la définition des besoins en covoiturage, il se limite à la désignation d'aires de localisation potentielle au voisinage de Perrignier, Anthy-sur-Léman en complément de celle de Machilly

III.1.2.2.3 Estimation du trafic

L'Ae considère que la modélisation des trafics doit comporter des éléments qui permettent d'asservir les comportements à l'offre de transport selon les différents modes et qu'il n'y a pas de raison de valider l'hypothèse d'un trafic routier presque stable que le projet soit réalisé ou pas (+2,15 % en 2024 et +3.5 % en 2028 et 2043 en mode projet). Le fait que les données sur les besoins de déplacement datent de plus de dix ans renforce cette remarque.

L'Ae souligne qu'au-delà du fait que des projets concrets comme le bus à haut niveau de service, le Léman Express et certaines mesures imposées par les textes comme l'incitation au covoiturage, auront forcément des conséquences, il est difficile de concevoir du fait des engagements de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre, des risques sanitaires liés à la pollution, de l'affirmation répétée de la nécessité de développer des transports en commun et des modes actifs, les habitants du Chablais, y compris les jeunes générations, n'auraient aucune appétence à changer de mode de déplacement dans les quatre décennies qui viennent.

L'Ae rappelle qu'il est indiqué, au chapitre des impacts sur le milieu humain, un impact démographique positif du projet qui devrait donc se traduire pour les nouvelles générations par des déplacements supplémentaires, s'il se réalise.

L'Ae recommande de reprendre les projections de trafics en tenant compte d'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.

Les maîtres d'ouvrage, en précisant le détail du modèle utilisé, indiquent que d'une part la façon de procéder dite « en quatre étapes » (génération des déplacements, distribution, choix modal et affectation) répond bien aux objectifs d'évaluation des trafics et que d'autre part pour les horizons futurs, aucune donnée factuelle n'est disponible, les projections de trafic évoluant notamment avec l'offre de transport.

III.1.2.2.4 Choix des variantes prenant en compte l'ensemble des opérations inscrites au Schéma multimodal

L'Ae considère que le périmètre du projet étant restreint aux déplacements en mode routier, l'analyse des variantes ne s'appuie pas sur une analyse prévisionnelle du trafic à l'échelle du schéma multimodal de désenclavement, ni ne tient compte de l'évolution prévisible des besoins de déplacement, du report modal, ou de l'utilisation du covoiturage pour aboutir à des solutions alternatives au seul mode routier.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des variantes en l'élargissant à l'ensemble des opérations inscrites au schéma multimodal.

Les maîtres d'ouvrages rappellent que depuis 1990 et l'approbation du schéma multimodal de désenclavement en 1999, les réflexions menées prennent en compte, la route, le rail, le tramway et les autocars, projets en cours de réalisation ou de programmation avancée.

Les tests réalisés en 2015, incluant un service de train supplémentaire (de deux à trois par heure), une augmentation des rabattements aux gares, l'aménagement en site propre de la RD1005 avec une hausse de fréquence jusqu'à 6 services par heure du BHNS, montrent pour les transports collectifs, une hausse en période de pointe, de 100 à 300 voyageurs pour les cars et 850 à 1200 voyageurs pour les trains. Cette hausse entraîne une congestion des trafics routiers avec de forts encombrements au niveau de Bonnatrait et de Perrignier.

III.1.2.2.5 Evolution de l'environnement en l'absence de projet - quantification et localisation des nuisances

L'Ae observe que l'évolution de l'environnement n'est analysée que de façon qualitative alors même que les scénarios prospectifs comportent des hypothèses quantitatives. Le couplage de ces scénarios avec un modèle multimodal de déplacements permettrait probablement de mieux quantifier et localiser les nuisances attendues et également de comparer et justifier les différents projets à mettre en place pour accompagner le besoin de mobilité tout en évitant les impacts sur l'environnement et la santé.

Absence de réponses des MO.

III.1.2.2.6 Bruit

- L'Ae recommande de **compléter l'état initial par une cartographie des isophones** dans la bande d'étude du projet, et de fournir les paramètres de calage du modèle utilisé.

L'Ae recommande de considérer que l'ensemble du projet est situé en **ambiance sonore initiale modérée** afin d'être conforme à la réglementation qui stipule que le caractère, modéré ou non modéré de l'ambiance sonore, doit être recherché pour « l'ensemble de la zone considérée comme homogène du point de vue de l'occupation des sols ».

Les maîtres d'ouvrages détaillent dans leur réponse les paramètres de calage du modèle numérique mais ne fournissent pas la cartographie des isophones de l'état initial.

Ils prennent en compte la recommandation de considérer l'ambiance sonore initiale comme étant modérée.

- L'Ae note que l'essentiel des nuisances sonores sera réduit par des isolations de façade en non par un traitement à la source comme cela est préconisé par la réglementation. Elle note également l'absence de mesures de réduction de vitesse ou des revêtements antibruit.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation du bruit avec un modèle de trafic plus réaliste, de présenter des cartes isophones permettant à chaque habitant de la zone d'étude d'estimer le bruit projeté, et de réduire autant que possible à la source les nuisances sonores afin de réduire le plus possible le nombre d'isolations acoustiques de façade.

Les maîtres d'ouvrages renvoient à l'étude de trafic réalisée sur la base du modèle multimodal transfrontalier et complètent l'étude acoustique par la cartographie des niveaux de bruit atteints de jour et de nuit dans la bande d'étude du projet.

Les maîtres d'ouvrages soulignent que la réduction à la source les nuisances sonores par des écrans acoustiques ou des merlons a été recherchée en priorité.

Les maîtres d'ouvrages précisent que la réduction à la source des impacts acoustiques indirects au droit des RD 25 à Sciez et RD135 entre la voie ferrée et la RD903 n'est pas envisageable compte tenu de la configuration des lieux.

III.1.2.2.1 Qualité de l'air et santé humaine

L'Ae recommande de reprendre le volet air et santé avec les éléments suivants :

- **une étude de trafic plus réaliste, tenant compte notamment de la saturation du réseau en situation de référence et des changements de comportements attendus en matière de mobilité ;**
- **l'utilisation de la dernière version du modèle Copert 5 qui tient compte des émissions réelles des véhicules diesel ;**
- **la prise en compte des établissements sensibles au voisinage du domaine d'étude en relevant au niveau I le niveau de l'étude air et santé au droit de ces établissements ;**

- **la définition de mesures de diminution des concentrations de dioxyde d'azote prises à la suite de l'arrêt du conseil d'État du 12 juillet 2017.**

Les maîtres d'ouvrages apportent les éléments de réponse suivants :

L'étude de trafic réalisée sur la base du modèle multimodal transfrontalier permet d'apprécier les effets du projet de façon réaliste.

L'étude air a été complétée par une évaluation des émissions à partir du modèle Copert V, non disponible lors de l'engagement des études.

Une étude air de niveau I a été réalisée au droit des établissements sensibles au voisinage du domaine d'étude. Elle montre que pour l'ensemble des scénarios étudiés, tous les Quotients de Danger sont inférieurs à 1 (seuil d'acceptabilité), cela même en les additionnant par organe cible. L'Excès de Risque Individuel cumulé est inférieur au seuil de 10-5 pour toutes les situations considérées.

Les émissions de NO2 sont en baisse à l'échelle du domaine d'étude dans la situation avec projet. La mise en service de la liaison autoroutière n'appelle pas de mesure spécifique aux différents horizons d'études. Les dépassements des seuils d'information et d'alerte en cas de pointe de pollution relèveront des dispositions réglementaires définies par arrêté inter préfectoral.

En outre, la mise en service du projet permet un report des trafics depuis des zones urbanisées (RD903, RD1005) vers des zones à très faible densité de population, contribue à réduire la population exposée à la pollution routière à l'horizon 2024.

III.1.2.3 Impact sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre

L'Ae recommande d'évaluer l'impact sur la consommation d'énergie et les émissions de GES en référence à la programmation pluriannuelle de l'énergie et aux engagements de la France (division par quatre de ces émissions) en présentant des mesures ERC.

Les maîtres d'ouvrages renvoient au document établi dans lequel figurent tous les résultats recherchés et indiquent que les plans et programmes territoriaux sont en adéquation avec les engagements nationaux.

III.1.2.4 Autres thématiques

III.1.2.4.1 Utilité publique

Notons que l'Ae rappelle les motifs d'annulation par le Conseil d'État en 1997 de la DUP de l'autoroute A 400, dite transchablaisienne : « sans qu'il y ait lieu de rechercher si les atteintes à l'environnement seraient excessives, [...] le coût financier au regard du trafic attendu doit être regardé à lui seul comme excédant l'intérêt de l'opération et comme de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique».

L'Ae constate que le coût du projet et le trafic attendu étaient à l'époque du même ordre de grandeur que les projections aujourd'hui proposées par le dossier.

Absence de réponse des maîtres d'ouvrages.

III.1.2.4.2 Analyse coûts-avantages

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation coût-avantages sur la base d'hypothèses de valeur du gain de temps tenant compte de l'ensemble des usagers des différents modes de transport.

Les maîtres d'ouvrage répondent que le modèle multimodal transfrontalier prend en compte tous les usagers du territoire quel que soit leur mode de déplacement et indiquent par ailleurs que la valeur du temps retenue est plus élevée que la valeur préconisée par l'instruction ministérielle afin de retranscrire le niveau de vie, plus élevé dans le territoire d'étude qu'au niveau national. Ils précisent que l'effet des gains de temps sur le bilan socio-économique n'est donc nullement majoré.

III.1.2.4.3 Requalification des RD 1005 et RD 903

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser les engagements, intentions, et calendrier des collectivités locales au sujet de la requalification des RD 1005 et RD 903.

Ces précisions sont apportées par les maîtres d'ouvrage à l'exception du calendrier précis de la requalification de la RD 903 dont il est dit qu'elle était envisagée après la mise en service de l'autoroute.

III.1.2.4.4 Volet environnemental de l'appel d'offres

L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique le volet environnemental de l'appel d'offres destiné à choisir le concessionnaire.

Les maîtres d'ouvrages précisent que les mesures, définies dans l'étude d'impact, pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement et la santé humaine, ainsi que leurs modalités de suivi, complétées par celles retenues à l'issue de la procédure d'enquête d'utilité publique, seront annexées à l'acte déclaratif d'utilité publique.

Le dossier des engagements de l'État sera ensuite rédigé et constituera le volet environnemental de l'appel d'offres de concession.

III.1.2.4.5 Consultation des autorités suisses

L'Ae constate que l'étude d'impact n'analyse pas les effets induits en Suisse, destination de nombreux déplacements pendulaires de travailleurs transfrontaliers.

L'Ae recommande de **fournir l'état des démarches mises en œuvre pour l'élaboration d'une information de qualité sur les impacts transfrontaliers** en application de l'article L. 123-7 du code de l'environnement et de la convention d'Espoo qui prévoient entre autres que les impacts transfrontaliers soient évalués, qu'un dialogue transfrontalier soit mis en place et que la participation du public du pays voisin à la décision soit assurée.

Les maîtres d'ouvrages rappellent que le MMT couvre une partie des cantons de Genève et de Vaud et précisent que l'étude d'impact est complétée par un paragraphe spécifique sur les impacts relatifs à la qualité de l'air, au bruit et aux corridors écologiques.

Les maîtres d'ouvrages ne fournissent cependant pas l'état des démarches concernant l'information des autorités suisses et les modalités du dialogue transfrontalier.

III.1.2.4.6 Compensations agricole surfaciques

L'Ae note que **le dossier ne comporte pas d'analyse des possibilités de compensation surfacique des espaces agricoles perdus** et que ce point est souligné dans l'avis de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPNAF) qui recommande d'inscrire au cahier des charges du concessionnaire « des dispositions relatives à la gestion des déblais-remblais et à la recherche de compensations surfaciques. »

Absence de réponse des maîtres d'ouvrage.

III.1.2.4.7 Urbanisation et consommation d'espace

L'Ae note que le dossier ne fournit pas d'analyse spécifique des conséquences prévisibles sur le développement de l'urbanisation et la consommation d'espace.

L'Ae recommande de se référer au guide « Évaluation environnementale. Infrastructures de transport et urbanisation » pour compléter son dossier sur ce point.

Les maîtres d'ouvrages répondent que l'étude d'impact comporte un chapitre sur les conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation et la consommation d'espace faisant référence au projet d'aménagement et de développement durables du SCoT du Chablais en cours de révision dont les orientations prennent en compte la liaison autoroutière Machilly – Thonon-les-Bains et visent à préserver les espaces

agricoles, naturels et littoraux par le renforcement de l'aire urbaine, la diminution de la consommation d'espace via des objectifs chiffrés et la limitation stricte de la croissance sur le littoral.

III.1.2.4.8 Paysage

L'Ae recommande de compléter le volet paysager par des images superposant les ouvrages prévus au paysage actuel.

Les maîtres d'ouvrages renvoient aux études paysagères à réaliser dans le cadre des études détaillées mais fournissent une vue de la dénivellation du pont-rail à Perrignier dans la notice explicative (pièce 3).

III.1.2.4.9 Suivi des mesures

L'Ae recommande de préciser les conditions du suivi écologique des travaux et d'indiquer ce qu'il est prévu en cas de dépassement des valeurs limites de pollution atmosphérique au voisinage de l'ouvrage.

Les maîtres d'ouvrages précisent le rôle du responsable environnement de la maîtrise d'œuvre, qui s'assurera de l'application des mesures figurant au plan d'assurance environnement mis en œuvre par les entreprises.

Ce plan établira un état initial des plantes invasives, un état zéro de vérification de la bonne mise en place des mesures de protection au début du chantier, des passages réguliers d'un écologue pour vérification de mise en œuvre de mesures correctives, un état final de remise en état à l'issue du chantier.

A l'issue des travaux, le suivi se poursuivra pendant plusieurs années (période de 20 ans) afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre et de l'efficacité des mesures.

Les maîtres d'ouvrages précisent que le dossier a été complété par les actions en cas de dépassement des valeurs limites de pollution atmosphérique au voisinage de l'ouvrage. Les autorités pourront mettre en œuvre des mesures d'urgence (comme l'abaissement temporaire de la vitesse) conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 1er décembre 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant pour les départements de la région Rhône-Alpes.

III.2 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

III.2.1 Collectivités territoriales

Suite à la saisine de Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie par courrier du 10 novembre 2017, les collectivités suivantes, en tant que personnes publiques associées, ont exprimé leur avis.

III.2.1.1 Conseil Départemental de Haute-Savoie

Par délibération du 8 janvier 2018, la commission permanente du conseil départemental de la Haute-Savoie, après en avoir délibéré à l'unanimité, émet un avis favorable sur le dossier d'enquête publique des opérations de liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains et de suppression des passages à niveaux n°65 et 66 à Perrignier, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation.

III.2.1.2 Communauté d'Agglomération « Annemasse-Les Voirons-Agglomération »

Par délibération du 9 janvier 2018, le bureau communautaire, après en avoir délibéré à l'unanimité,

- REAFFIRME le soutien du territoire au projet de désenclavement multimodal du Chablais et en particulier à la liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains.

Sur le volet mobilité :

- REAFFIRME la nécessité d'aménager rapidement en voie rapide la liaison A 40-Chasseurs via Findrol au plus tôt, et en tous cas dans un délai compatible avec la mise en service de la nouvelle liaison autoroutière.
- RAPPELLE la nécessité de développer les transports collectifs et de limiter la croissance des déplacements automobiles en s'assurant en particulier de la complémentarité entre le projet de liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains avec les projets de transport collectifs (notamment le CEVA/Léman express, projet de Bus à Haut Niveau de Service entre Thonon-les-Bains et Veigy et les différents projets de P+R) et de la maîtrise de l'urbanisation.
- CONSTATE que le maître d'ouvrage affirme que des mesures d'accompagnements ne sont pas nécessaires alors que ces affirmations ne sont pas étayées ou sont mêmes contredites par les études, que ce soit le gabarit des voies inadapté au trafic, sur les continuités piétons-cycle ou encore sur la capacité d'écoulement des voies au regard du niveau de saturation préexistant.

En conséquence,

- DEMANDE l'intégration au projet de mesures d'accompagnement permettant de limiter l'impact du projet en matière de circulation sur des voies actuellement inadaptés à de fortes augmentations de circulation : impact sur le réseau primaire (par exemple RD 1206 route de Thonon) et secondaire de l'agglomération (notamment RD 1, RD 15 en accès aux douanes de Moniaz, la Renfile, Carra et Cornières).
- DEMANDE d'étudier la compatibilité de la véloroute ViaRhôna avec le projet de nouvelle autoroute.

Sur le volet environnemental :

- REAFFIRME notre demande de précisions concernant les impacts du projet : d'une part sur la fonctionnalité des zones humides du territoire d'Annemasse Agglo (et les milieux aquatiques et humides situées juste en aval) et d'autre part sur les corridors biologiques petite, moyenne et grande faune, qui sont plus importants sur la zone de Machilly que ce qui apparaît sur l'étude d'impact, grâce à des études spécifiques plus approfondies.
- DEMANDE l'intégration impérative au projet de mesures de réduction ou des mesures compensatoires de ce projet sur Annemasse Agglo, suite aux impacts clairement identifiés dans cette étude sur les milieux et les corridors du territoire d'AA, mais également suite aux études supplémentaires demandées.
- RAPPELLE que le réseau d'eau potable est situé dans l'emprise du projet, ce qui nécessitera une vigilance au niveau technique et financier.

III.2.1.3 Communauté d'Agglomération « Thonon Agglomération »

Par délibération du 27 mars 2018, le Conseil Communautaire, à l'unanimité :

- décide de soutenir le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains ;
- émet un avis favorable sur les projets de création d'une liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains, et de suppression des passages à niveau 65 et 66, tel que décrits dans les pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique transmis par le Préfet le 10 novembre 2017 ;
- émet un avis favorable sur les dossiers de mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme, en prenant en compte la demande de la commune de Thonon-les-Bains jointe en annexe et en demandant une transmission de ceux de Loisin et d'Anthy-sur-Léman, également concernés par le projet ;
- confirme la nécessité d'une participation financière pour pallier l'impossibilité d'aménager une aire de covoiturage à proximité du diffuseur d'Anthy-sur-Léman, et, à ce titre, de demander qu'une solution soit étudiée et proposée à proximité du contournement de Thonon-les-Bains, celui-ci étant le prolongement de la liaison autoroutière ;
- précise que tout devra être mis en œuvre pour fluidifier le carrefour entre la RD1005 et la RD25, et en termes de protection de voirie et d'acoustique aux abords des habitations ;
- précise que tout soit fait pour que les agriculteurs concernés par le tracé ne soient pas lésés et que des surfaces compensatoires soient mises à disposition de ceux-ci ;

- demande que les principes définis dans le schéma de cohérence territoriale du Chablais actuellement opposable soient confirmés, voire renforcés dans le cadre de la révision du SCoT en cours, et repris dans le dossier de DUP.

III.2.1.4 Communauté de Communes du Haut Chablais

Le Bureau de la CCHC, réuni le 15 décembre 2017, donne son accord sur le dossier d'enquête publique préalable à la DUP du fait qu'il s'inscrit dans les orientations du SCoT du Chablais.

III.2.1.5 Communauté de Communes du Pays d'Evian-Vallée d'Abondance

Pas d'avis formulé.

III.2.1.6 Communauté de Communes des 4 Rivières

Pas d'avis formulé.

III.2.1.7 Communauté de Communes de la Vallée Verte

Pas d'avis formulé.

III.2.1.8 Commune d'Allinges

Par délibération du 27 novembre 2017, le conseil municipal d'Allinges, après en avoir délibéré à l'unanimité ;

- donne un avis favorable sur le dossier ;
- précise que tout doit être mis en œuvre en termes de protection de voirie et d'acoustique aux abords des habitations notamment du hameau de Mésinges ;
- précise que la commune d'Allinges souhaite que tout soit fait pour que les agriculteurs concernés par le tracé ne soient pas lésés et que des surfaces compensatoires soient mises à disposition de ceux-ci.

III.2.1.9 Commune d'Anthy-sur-Léman

Pas d'avis formulé.

III.2.1.10 Communes de Ballaison

Par délibération du 28 novembre 2017, le conseil municipal de Ballaison, après en avoir délibéré à l'unanimité, émet un avis favorable au dossier d'utilité publique pour la liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains et la suppression des passages à niveaux n° 65 et 66 à Perrignier.

III.2.1.11 Communes de Bons en Chablais

Par délibération du 18 décembre, le conseil municipal de Bons en Chablais, après en avoir délibéré, par 23 voix pour et 1 voix contre, émet un avis favorable au dossier de la liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains et de la suppression des passages à niveaux n° 65 et 66 à Perrignier.

III.2.1.12 Commune de Brenthonne

Par délibération du 9 janvier 2018, le conseil municipal de Brenthonne, après en avoir délibéré, émet un avis favorable au dossier de la liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains et de la suppression des passages à niveaux n° 65 et 66 à Perrignier.

III.2.1.13 Commune de Douvaine

Par délibération du 4 décembre 2017, le conseil municipal de Douvaine, après en avoir délibéré à l'unanimité, émet un avis favorable au dossier d'enquête publique de la liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains et la suppression des passages à niveaux n° 65 et 66 à Perrignier.

III.2.1.14 Commune de Fessy

Par délibération du 12 février 2018, le conseil municipal de Fessy, après en avoir délibéré par 9 voix pour, une voix contre et une abstention, émet un avis favorable au dossier d'utilité publique concernant la création d'une liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains et la suppression des passages à niveaux n° 65 et 66 à Perrignier.

III.2.1.15 Commune de Loisin

Pas d'avis formulé.

III.2.1.16 Commune de Lully

Par délibération du 15 décembre 2017, le conseil municipal de Lully, après en avoir délibéré à l'unanimité, émet un avis favorable au dossier d'enquête sous réserve du respect des objectifs acoustiques réglementaires au niveau des habitations du hameau de Chez Jacquier.

III.2.1.17 Commune de Machilly

Par délibération du 29 mars 2018, le conseil municipal de Machilly, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- se prononce défavorablement au projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains tel qu'il est présenté ;
- demande qu'une liaison mode doux entre Machilly, Loisin et à terme, Bons-en-Chablais favorisant le rabattement sur la gare Léman Express soit intégré au projet ainsi qu'un passage respectant le corridor écologique pour la traversée des grands animaux ;
- autorise Monsieur le Maire à transmettre cet avis aux autorités compétentes dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique en cours.

III.2.1.18 Commune de Margencel

Par délibération du 14 décembre 2017, le conseil municipal de Margencel, après en avoir délibéré par 12 voix pour, 1 voix contre et 6 abstentions, émet un avis favorable sur le dossier d'enquête publique des opérations emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et comprenant l'étude d'impact du projet.

III.2.1.19 Commune de Massongy

Par délibération du 7 décembre 2017, le conseil municipal de Massongy, après en avoir délibéré à l'unanimité, émet un avis favorable au dossier d'enquête d'utilité publique des opérations de liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains et de suppression des passages à niveaux n°65 et 66 à Perrignier, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et comprenant l'étude d'impact du projet.

III.2.1.20 Commune de Perrignier

Par délibération du 4 décembre 2017, le conseil municipal de Perrignier, après en avoir délibéré à l'unanimité, émet un avis favorable au dossier d'enquête d'utilité publique portant sur le projet de création d'une liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains et de suppression des passages à niveaux n° 65 et 66 sur la commune de Perrignier et à la poursuite des opérations.

III.2.1.21 Commune de Sciez

Par délibération du 26 février 2018, le conseil municipal de Sciez, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- donne un avis favorable sur le dossier ;
- précise que tout doit être mis en œuvre afin d'améliorer la fluidité du carrefour RD25/RD1005.

III.2.1.22 Commune de Thonon les Bains

Par délibération du 13 décembre 2017, le conseil municipal de Thonon-les-Bains, après en avoir délibéré par 36 voix pour et une voix contre :

- émet un avis favorable sur les projets de création d'une liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains et de suppression des passages à niveaux n°65 et 66 ;
- émet un avis favorable sur le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ;
- confirme la nécessité d'une participation financière pour pallier l'impossibilité d'aménager une aire de covoiturage à proximité du diffuseur d'Anthy-sur-Léman, et à ce titre, demande qu'une solution soit étudiée et proposée à proximité du contournement de Thonon-les-Bains ;
- demande que les principes définis dans le ScoT du Chablais actuellement opposable soient confirmés, voire renforcés dans le cadre de la révision du ScoT en cours, et repris dans le dossier de DUP.

III.2.1.23 Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC)

Par délibération du 7 décembre 2017, le bureau du Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais, dans la limite de ses compétences, après en avoir délibéré à l'unanimité des membres présents, considère que le dossier d'enquête d'utilité publique s'inscrit dans les orientations du ScoT du Chablais.

III.2.2 Autres organismes

III.2.2.1 Chambre d'Agriculture

Suite à la saisine par la DREAL Auvergne Rhône-Alpes, la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc a rédigé, en aout 2015, l'étude agricole préalable qui est intégrée à la pièce 11 du dossier d'enquête. Saisie par Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie le 10 novembre 2017, la Chambre d'agriculture a répondu, le 12 février 2018, en reprenant synthétiquement tous les éléments de l'étude agricole.

III.2.2.2 Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)

Saisi par Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie le 10 novembre 2017, l'INAO a répondu le 15 février 2018 en émettant un avis défavorable. En effet, le projet impacte de manière trop importante les exploitations qui sont en AOP ou IGP car elles ne pourront plus répondre complètement aux cahiers des charges. Par ailleurs, les compensations agricoles collectives envisagées ne sont pas satisfaisantes au regard de atteintes à l'agriculture sous SIQO ; une compensation surfacique serait la plus appropriée pour réduire l'impact du projet. En conséquence, l'INAO demande une nouvelle réflexion autour du projet pour préserver davantage le foncier agricole sous AOP et IGP.

III.2.2.3 Le centre National de la Propriété Forestière

Le Centre National de la Propriété Forestière a été saisi par Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie le 10 novembre 2017, mais n'a émis aucun avis.

III.2.2.4 France Domaine

Saisi par la DREAL Auvergne Rhône-Alpes le 12 juin 2017, France Domaine a répondu le 19 juillet 2017 en précisant les valeurs vénales des indemnités principales (8 128 920 €), des indemnités diverses (1 625 784 €) et des indemnités de remploi (1 219 338 €) pour un total arrondi à 10 975 000 €.

Saisi par SNCF Réseau le 22 janvier 2018, France Domaine a répondu le 31 janvier 2018 en précisant les valeurs vénales des indemnités principales (560 000 €) et des indemnités accessoires (196 000 €) comprenant des indemnités de remploi éventuelles (84 000 €) pour un total de 756 000 €.

III.2.2.5 Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF).

En date du 22 décembre 2017, Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie a transmis à la DREAL Auvergne Rhône-Alpes l'avis de la CDPENAF du 11 octobre 2017 qui s'exprime en deux points :

- à l'unanimité, la CDPENAF est d'avis que le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon les Bains aura des effets négatifs notables sur l'économie agricole du Bas-Chablais et nécessite des mesures de compensation collective,

- par dix voix pour, une voix contre et une abstention, la CDPENAF émet un avis favorable à la création d'un fonds abondé par le concessionnaire, permettant de mettre en œuvre des mesures de compensation agricole collective. Ce fonds sera géré dans le cadre d'un groupement d'intérêt public associant l'Etat, les collectivités territoriales, la profession agricole et le futur concessionnaire autoroutier.

III.3 DEROULEMENT ET BILAN DE LA CONCERTATION

III.3.1 Objet et déroulement des démarches de concertation

La démarche de concertation a eu pour objet, d'une part l'opération de liaison autoroutière Machilly-Thonon-les-Bains qui s'est déroulée du 18 janvier 2016 au 18 mars 2016 et d'autre part, celle de suppression des passages à niveau n°65 et n°66, ayant eu lieu du 12 septembre 2016 au 1^{er} octobre 2016.

III.3.2 Historique

En 2015, dans le respect du Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage communiquait un dossier d'information décrivant le projet (à l'époque 2x2 voies), celui-ci ayant un coût compris entre 100 et 300 millions d'euros.

La commune d'Anthy-sur-Léman après délibération du conseil municipal le 24 juin 2015, saisissait alors la CNDP⁸ et demandait l'organisation d'un débat public. En conséquence la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser cette concertation et nommé une garante de la concertation, Mme Isabelle Barthe (2 juillet 2015).

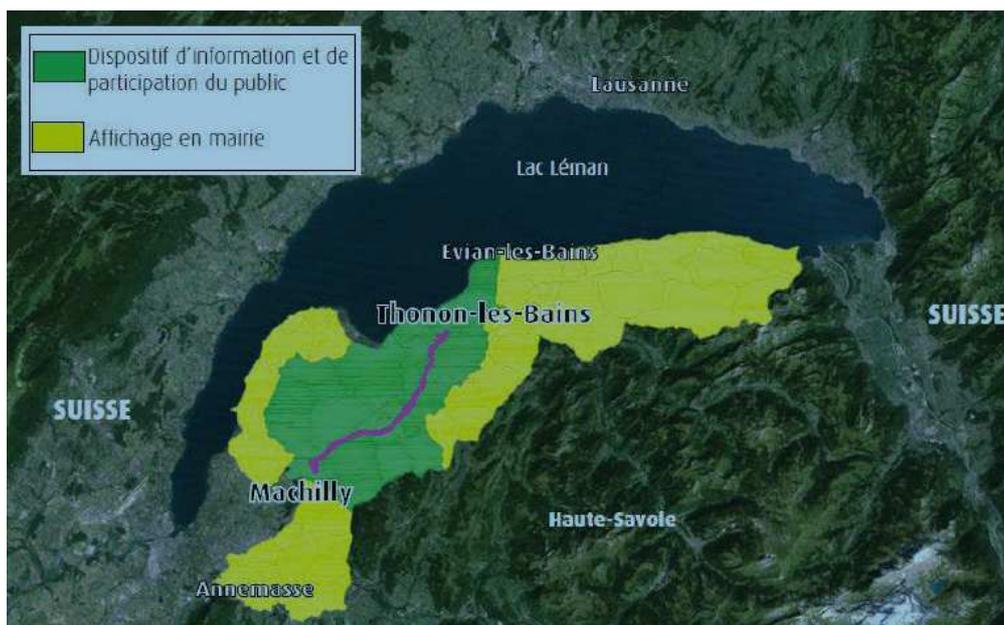
Après calage de la mission, quatre réunions ont eu lieu avec la garante (comité de pilotage le 3 décembre 2015 et 8 février 2016, réunions de travail 16 novembre 2015 et 28 janvier 2016).

III.3.3 Mise en œuvre des concertations

III.3.3.1 Aire géographique

Deux périmètres ont été définis, l'un restreint correspondant à l'enveloppe du projet où l'ensemble des dispositifs d'information et de concertation ont été mis en place (15 communes) et l'autre plus étendu où une information a été diffusée par affichage dans les mairies (35 communes)

⁸ Commission nationale du débat public



III.3.3.2 Dispositifs D'information et de participation du public

Il s'est appuyé sur :

- La mise en ligne de pages dédiées sur le site de la DREAL (www.machilly-thonon.fr) avec possibilité de téléchargements de documents.
- La mise à disposition en mairie d'un dossier (45 pages) et d'un registre dans les communes de concertation (15 communes).
- La diffusion d'une plaquette (34 900 boîtes aux lettres) et d'une carte T dans les communes dites d'information (35 communes).
- Un communiqué de presse commun de l'Etat et du Conseil départemental (13 janvier 2016).
- Une exposition présentant le projet, permanente dans les mairies d'Anthy-sur-Léman, Evian-les-Bains, Perrignier et Thonon-les-Bains et itinérantes dans les communes dites de concertation ainsi qu'à Annemasse, Sciez et dans le centre commercial de Margencel.
- Cinq réunions publiques :
 - o Thonon-les-Bains, 11 février 2016
 - o Evian-les-Bains, 18 février 2016
 - o Perrignier, 3 mars 2016
 - o Anthy-sur-Léman, 10 mars 2016
 - o Ville-la-Grand, 17 mars 2016

L'expression du public a ainsi été possible à partir de chacun des dispositifs mentionnés précédemment.

III.3.3.3 Consultation des acteurs du territoire

Trois réunions spécifiques se sont tenues avec :

- Les représentants du milieu agricole et les associations environnementales (15 février 2016).
- Les représentants des acteurs socio-économiques et des transporteurs routiers (19 février 2016).
- Les élus du territoire (29 février 2016).

III.3.4 Participation à la concertation

III.3.4.1 Réunions publiques

Au cours des cinq réunions publiques, 920 personnes ont participé avec 82 interventions.

III.3.4.2 Réunions avec les acteurs du territoire

- Au cours de la réunion avec le milieu agricole et les associations, ont participé, le Conseil économique, social et environnemental régional, le Conservatoire d'espaces naturels de Haute-Savoie (ASTERS), la Chambre d'agriculture Savoie-Mont-Blanc, la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles des Savoie, la FRAPNA, la Fédération départementale des chasseurs de Haute-Savoie. On note que la Fédération de Haute-Savoie pour la pêche et la protection du milieu aquatique, le SYMASOL⁹, l'association locale Haute-Savoie de la ligue pour la protection des oiseaux (LPO), invités n'ont pas soit participé soit été représentés.
- Lors de la réunion avec les acteurs socio-économiques et les transporteurs routiers, étaient représentés, la Chambre de commerce de d'industrie de Haute-Savoie, l'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est, le Groupement des industriels du Chablais/Chablais Léman Développement, le Groupement transfrontalier européen, l'Association rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL) – FNAUT Rhône-Alpes, la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) Haute-Savoie, l'Union des industries et des métiers de la métallurgie de Haute-Savoie – MEDEF Haute-Savoie, Transport et logistique de France. Ont été invités sans participation, la Chambre des métiers et de l'Artisanat de Haute-Savoie, l'Association des utilisateurs de transport de fret, le Conseil économique, social et environnemental Rhône-Alpes, l'Association Genevois Faucigny des usagers du transport – Développement transports collectifs (AGFUT) et l'Automobile club du Mont-Blanc.
- Ont participé à la réunion qui s'est tenue avec les élus, huit conseillers départementaux, les présidents (ou vice-présidents) des communautés de communes du Pays d'Evian, des Collines du Léman, du Bas-Chablais, d'Annemasse Agglo et du Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais, les maires (ou 1er adjoints) de huit des communes du périmètre de concertation.

III.3.4.3 Expressions écrites

Au **total**, 1826 contributions écrites ont été reçues, 95 % provenant de particuliers et 5 % d'acteurs institutionnels ou d'associations (collectivités : 10%, administrations : 26 %, professionnels : 36 %, associations : 28 %).

Dans les **registres** mis en place dans les communes, 288 avis ont été recueillis.

Par **courrier** postal et **cartes T**, respectivement 10 avis et 1014 cartes retour ont été adressées au maître d'ouvrage.

Le site internet de la DREAL permettait d'accueillir les **contributions** de différents organismes, 14 ont formulé des observations en ligne. Il s'agit de la FRAPNA, de l'Office interconsulaire des transports et communications du Sud-Est, de l'association Mieux vivre à Mézinges, de la Chambre de commerce et d'industrie de Haute-Savoie, du Groupement des industriels du Chablais, du Mouvement des citoyens du Pays d'Evian-les-Bains pour un territoire solidaire et durable, de la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc, du Réseau Air 74 et Grenelle du transport et de la qualité de l'air, de l'Association de Concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports, de la mairie d'Anthy-sur-Léman, d'Europe Ecologie les Verts région Savoie, de la Fédération départementale des chasseurs de la Haute-Savoie, de la Confédération paysanne de Haute-Savoie et de l'association Les Daillis d'Anthy-sur-Léman.

A l'occasion de la concertation, 29 communes ou groupements de communes ont pris des **délibérations** sur le projet.

⁹ SYMASOL Syndicat mixte des affluents du sud-ouest lémanique

Assemblée régionale de coopération du Genevois	Chens-sur-Léman	Nernier
Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais	Douvaine	Neuvecelle
Communauté de communes du Bas-Chablais	Etrembières	Perrignier
Communauté de communes du Pays d'Evian-les-Bains	Excenevex	Publier
Annemasse	Fessy	Sciez
Anthy-sur-Léman	Loisin	Thonon-les-Bains
Ballaison	Lully	Vacheresse
Bonnevaux	Margencel	Veigy-Froncenex
Bons-en-Chablais	Massongy	Yvoire
Brenthonne	Messery	

Le site internet de la DREAL a reçu 1603 visites, 1534 visiteurs uniques et 1979 pages ont été vues. Toujours sur ce site, 322 avis ont été recueillis sur le **formulaire** de contribution en ligne et 108 avis par **courriels**.

Deux **pétitions en ligne** ont été enregistrées, l'une provenant de l'association Thonon-les-Bains écologie (464 signatures) l'autre de l'association Oui au désenclavement (877 signatures).

III.3.5 Couvertures media lors de la concertation

La presse écrite a relayé l'information relative à la concertation dans 25 articles (dont 18 dans le Dauphiné Libéré).

Radio et télévision ont également diffusé l'information au cours de flash relatifs aux réunions et un reportage sur France 3 a été diffusé dans le cadre du journal télévisé régional.

III.4 ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

III.4.1 Tirés par le maître d'ouvrage

III.4.1.1 Participation et avis exprimés¹⁰

La participation est considérée comme forte de tous les publics et acteurs intéressés par le projet. Tous les moyens de communication ont été utilisés.

Les **avis** sont au final ainsi comptabilisés :

- 69 % sont favorables ;
- 10 % sont favorables sous réserve de remplir certaines conditions ;
- 13 % sont contre le projet ;
- 8 % n'expriment pas clairement leur point de vue.

Le maître d'ouvrage identifie ainsi les **thèmes abordés** :

- 47 %, « gains liés » au projet (encombrements et gains de temps, accessibilité du territoire, impact économique, diminution des nuisances sonores et visuelles, réduction pollution des bourgs, amélioration de la sécurité) ;
- 22 %, conditions de réalisation (péage, délais exécution, financement) ;

¹⁰ Hors intervention en réunion, un avis peut être classé selon plusieurs thèmes, un avis identique présenté plusieurs fois par une même personne n'est comptabilisé qu'une seule fois, les courriers ou pétitions soutenus par plusieurs signatures n'ont été considérés qu'une seule fois.

- 13 %, mesures d'accompagnement (mobilité durable, circulation des poids lourds, réduction du transit sur les routes départementales) ;
- 11 %, « effets sur l'environnement naturel et humain » (captage d'Anthy-sur-Léman, terres agricoles, préservation du biotope, et amélioration de la qualité de la vie) ;
- 7 %, solutions alternatives au projet (autres solutions routières, transports collectifs).

III.4.1.2 Thématiques abordées

Dans ce classement le maître d'ouvrage regroupe par grandes thématiques les différents arguments développés dans les avis du public et des acteurs concernés par le projet.

AVIS FORMULES SUR LE PROJET

Avis favorables

Les avis favorables s'appuient sur les éléments relatifs au temps de parcours, à l'apaisement des centres-bourg, au désenclavement du Chablais, à l'impact économique, à la diminution des gênes dans les villages (bruit, pollution, sécurité) et à l'impact environnemental favorable (diminution de la pollution).

Par ailleurs sont favorables :

- toutes les communes ayant pris une délibération (29) ;
- les conseillers départementaux avec un soutien unanime (8) ;
- le Conseil régional ;
- les acteurs économiques (développement Chablais ne peut se concevoir qu'avec ce projet en complément aux moyens de transport multimodaux et aux moyens numériques).

Avis favorables sous conditions

Il s'agit de contributions qui expriment un avis favorable à la condition que certaines exigences soient respectées :

- protection de l'environnement naturel et humain notamment dans les zones les plus sensibles (12 communes émettent cette réserve) ;
- limitation de l'emprise du projet sur les terres agricoles, éloigner le projet des habitations ;
- mise en œuvre de moyens de transport collectifs en accompagnement ;
- application de la gratuité ou limitation du coût pour que l'utilisation soit attractive.

Avis favorables avec remarques

Les avis ne paraissent pas véritablement indiquer de conditions mais des remarques appuyées concernant :

- la préservation de corridors (Fédération départementale des chasseurs) ;
- l'épargne des terres agricoles et des espaces naturels (Chambre de commerce et d'industrie) ;
- les mesures favorisant le covoiturage et des aménagements comme une aire de service (Office interconsulaire des Transports et des communications du Sud-Est) ;
- le besoin d'un désenclavement numérique.

Avis défavorables

Les arguments avancés sont les suivants :

- pas de cohérence avec les politiques de lutte contre le réchauffement climatique ;
- « appel d'air » et encouragement pour le développement de l'utilisation de la voiture ;
- projet concurrent aux autres projets collectifs notamment CEVA qui devraient être prioritaires ;
- interrogation sur de nouvelles routes pour une voiture qui va peut-être régresser ;
- changement de situation dans le Chablais depuis 2006 et demande de scénarios alternatifs sans autoroute et avec transports en commun ;
- impacts sur le foncier et l'environnement ;
- augmentation de la pollution ;

- montage financier avec une subvention d'équilibre qui vient au détriment des transports en commun ;
- coûts écologiques et économiques trop élevés ;
- la prolongation des axes existants en 2x2 voies serait bien mieux venue ;
- le projet arrive trop tard, incertitude sur les années à venir, coût écologique important ;
- l'attractivité de Genève est déclinante, le projet est inutile.

Avis défavorables avec solutions alternatives ou propositions

Sont cités notamment :

- gel du projet dans l'attente d'une évaluation du programme CEVA ;
- réalisation d'une route rapide à 3 voies ;
- doublement de la RD 1005 ;
- réduction des projets de circulation automobile ;
- gratuité des transports en commun ;
- développement de l'offre de transport en commun (voies pour bus en site propre) ;
- développement des mobilités douces ;
- développement des moyens ferroviaires ;
- transport des marchandises par le rail ;
- incitation au covoiturage.

THEMES ABORDES

Dans les avis formulés, les thèmes le plus souvent abordés sont liés aux points suivants :

- insécurité et la saturation du réseau existant ;
- bande d'étude et le tracé (proximité des villages et hameaux, impact sur les terres agricoles, réalisation d'une aire de service pour alimentation en énergie et en produits agricoles) ;
- vitesse réglementaire (limitation à 110 km/h ou 90 km/h avec réductions localisées) ;
- prise en compte de l'innovation (qualité de chaussée, péage) ;
- impacts du projet (sur les terres agricoles et l'environnement naturel, sur l'environnement humain, sur l'économie) ;
- mesures d'accompagnement (transports collectifs à privilégier, réservation d'une voie pour cycles, voies lacustres, covoiturage et parkings relais, aménagement des routes départementales, interdiction des poids-lourds dans les bourgs, aménagements complémentaires à l'est de Thonon-les-Bains, fuseau sud lémanique, doublement du pont de la Dranse à Thonon-les-Bains, barreau Machilly-Veigy, réalisation de sites propres en sortie de bourgs) ;
- modalités de réalisation du projet (longueur des délais de réalisation, rôle du concessionnaire, suivi en phase travaux).

POINTS PARTICULIERS

Il s'agit ici de points soulevés par de nombreuses communications, ils concernent des points spécifiques :

- liaison A40-Chasseurs pouvant représenter une rupture dans le trafic et des bouchons importants ;
- captage d'eau potable d'Anthy-sur-Léman avec un passage du projet sur les périmètres de protection de l'ouvrage ;
- dispositif de péage de Perrignier avec deux options possibles ;
- passages à niveau de Perrignier, à intégrer au projet ;
- plateforme de fret de Perrignier dont la vocation n'est pas bien définie.

III.4.2 Tirés par la garante de la CNDP

Les informations recueillies et les thématiques retenues par la garante sont semblables à celles du maître d'ouvrage, le bilan de la concertation est considéré comme « exhaustif et détaillé » reflétant bien les avis exprimés. Le déroulement a été « conforme aux exigences du débat public » et la garante souligne que le maître d'ouvrage a « conscience de la nécessité de poursuivre le dialogue pour nourrir le projet ».

CHAPITRE IV - OBSERVATIONS ET AVIS RECUEILLIS AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

IV.1 REMARQUES PRELIMINAIRES

Dans ce chapitre sont présentées toutes les observations adressées à la commission d'enquête, ce qui représente de façon brute 9394 observations sur le registre dématérialisé et 910 observations sur les registres communaux, mis à disposition durant l'enquête dans les douze communes concernées.

Ne sont pas détaillés ici les contenus de ces observations. Ils le sont, d'une part dans le procès-verbal de synthèse (présenté dans ce même chapitre) et dans le chapitre suivant avec les appréciations de la commission d'enquête pour chacun des sujets évoqués.

Compte tenu du nombre de dépositions, une appréciation individualisée n'a pu être donnée pour chacune d'entre elles. Dans le principe, la commission d'enquête a regroupé les observations appartenant à une même thématique, en considérant plus précisément les observations les plus développées ou provenant d'un nombre très significatif d'intervenants. Toutes les dépositions ont été lues et traitées.

Ces observations sont issues de quatre sources principales :

- des registres mis à disposition dans les communes ;
- des courriers adressés à la commission et ensuite repris dans le registre dématérialisé ;
- des courriels déposés sur le site dédié enquete-publique-733@registre-dematerialise.fr ;
- des observations formulées sur le registre dématérialisé ouvert pour ce projet (<https://www.registre-dematerialise.fr/733>).

La nature de ces observations est diverse.

- sur les registres communaux, l'étendue des observations est large, il peut s'agir d'une signature non interprétable associée à une formule de type « oui au désenclavement » ou « non au désenclavement » ou de dépositions identifiables, argumentées avec plans et photos à l'appui ;
- sur le registre dématérialisé, il en est de même avec une particularité liée à la déposition du site [cyberacteurs.org](https://www.cyberacteurs.org) (cyberactions et pétitions) reprenant une même observation, inspirée elle-même de la communication d'associations locales.

Pour les décomptes, les règles suivantes ont été adoptées.

Les multiples interventions (registres communaux, courriel, registre dématérialisé) avec répétition ont été identifiées, elles ont été traitées comme des doublons. Ainsi les dépositions sur registre communal et dématérialisé ont été comptabilisées dans le registre dématérialisé, quant aux doubles dépositions sur le registre dématérialisé, une seule a été retenue.

Les dépositions communes (mêmes familles, groupes, etc.) ont été décomptées séparément lorsque les signatures figuraient au registre.

Pour la suite de l'analyse, sont généralement séparées les présentations des observations du registre dématérialisé, en identifiant le plus souvent les contributions du site [cyberacteur.org](https://www.cyberacteurs.org) et ceux du registre dit « papier », il s'agit en effet de trois types de participations différentes.

IV.2 COMPOSANTES DE L'ENSEMBLE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

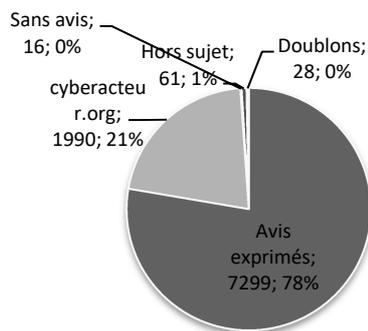
IV.2.1 Types de dépositions enregistrées

Les tableaux ci-dessous montrent le type de déposition enregistré pour les deux registres.

REGISTRE DEMATERIALISE *

Total des observations

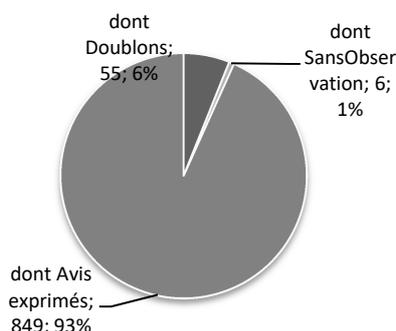
		Nombre	%
Total		9394	100.0
dont	Avis exprimés	7299	77.7
	cyberacteur.org	1990	21.2
	Sans avis	16	0.2
	Hors sujet	61	0.6
	Doublons	28	0.3



REGISTRES COMMUNAUX

Total observations

		Nombre	%
Total		910	100.0
dont	Doublons	55	6.0
	Sans Observation	6	0.7
	Avis exprimés	849	93.3



(*le nombre d'avis provenant de cyberacteur.org est différent de celui qui figure dans les décomptes bruts en raison de la prise en compte de doublons)

Au total, ont été enregistrées 10304 observations se répartissant ainsi, 72 % provenant du registre dématérialisé, 19 % du site cyberacteurs.org et 9 % des registres communaux.

Le poids des observations « numériques » est donc très important, celui des registres communaux l'est également en comparaison d'autres enquêtes publiques et celui des dépositions « cyberacteur.org » représente près de 20 % de la totalité des dépositions.

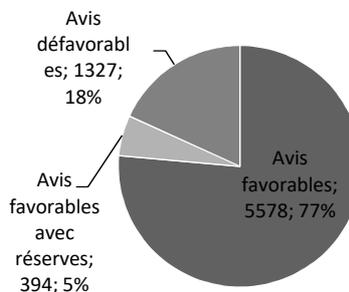
IV.2.2 Position des auteurs par rapport au projet

Sont exprimés ici, les avis favorables, favorables avec réserves* et défavorables.

REGISTRE DEMATERIALISE

Répartition par positionnement des avis exprimés hors contribution cyberacteur.org

		Nombre	%
Total		7299	100.0
dont	Avis favorables	5578	76.4
	Avis favorables avec réserves	394	5.4
	Avis défavorables	1327	18.2

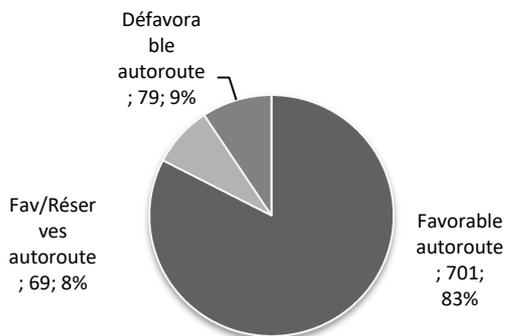


Répartition par positionnement des avis exprimés par cyberacteur.org

		Nombre	%
Total		1990.0	100.0
dont	Avis défavorables	1990.0	100.0

REGISTRES COMMUNAUX**Répartition par positionnement des avis exprimés**

	Nombre	%
Total	849	100.0
Favorable autoroute	701	82.6
Fav/Réserve autoroute	69	8.1
Défavorable autoroute	79	9.3



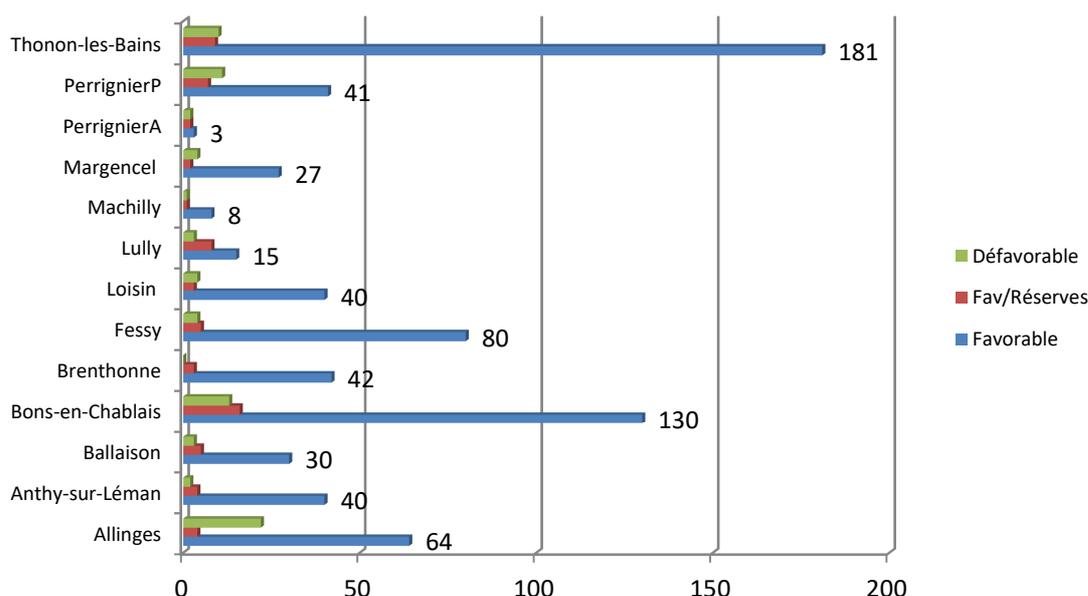
(*si la réserve n'est pas levée, l'avis devient défavorable)

On note la très forte proportion d'avis favorables pour les observations recueillies dans les communes (82,6 %) et sur le registre dématérialisé (76,4 % hors cyberacteurs.org et 60 % avec cyberacteurs.org). Il est par ailleurs intéressant de noter que les « avis sous réserve » sur les registres communaux représentent 8,1 % du total des avis exprimés.

Plus précisément pour chacune des communes concernées les enregistrements sont les suivants et confirment bien dans le Chablais la forte proportion de personnes mobilisées pour exprimer un avis favorable.

Répartition des avis par commune

	Favorable	Fav/Réserve	Défavorable
Allinges	64	4	22
Anthy-sur-Léman	40	4	2
Ballaison	30	5	3
Bons-en-Chablais	130	16	13
Brenthonne	42	3	0
Fessy	80	5	4
Loisin	40	3	4
Lully	15	8	3
Machilly	8	1	1
Margencel	27	2	4
PerrignierA	3	2	2
PerrignierP	41	7	11
Thonon-les-Bains	181	9	10



IV.2.3 Catégories socio-professionnelles des auteurs

Il a paru utile de connaître l'origine des contributeurs, des catégories socio-professionnelles simples ont été distinguées, les résultats sont les suivants.

REGISTRE DEMATERIALISE Répartition par catégories socio-professionnelles des observations hors contribution de cyberacteur.org

	Nombre	%
Total	7404	100.0
Anonymes	2682	36.2
Collectivités	7	0.1
Organisations professionnelles	11	0.1
Associations protection nature	14	0.2
dont Associations autres	12	0.2
Elus et organisations politiques	14	0.2
Entreprises	76	1.0
Particuliers	4588	62.0

Ces résultats montrent les grandes tendances car seules les organisations représentatives, les associations et les collectivités ont signalé leur identité de façon précise. On observe cependant une proportion très forte de particuliers s'étant exprimée, elle est encore plus importante si l'on prend en compte les avis de cyberacteurs.org étant à quelques exception près (associations) des expressions provenant de particuliers.

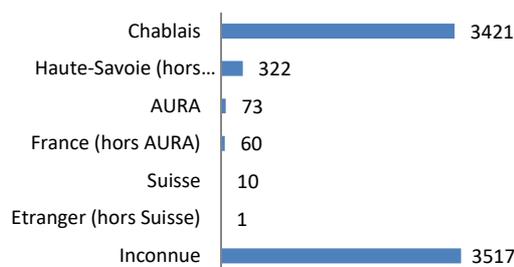
La part importante des contributeurs « anonymes » est également difficile à interpréter car notamment sur les registres déposés en mairies, les auteurs ont souvent signé leurs observations sans que le nom soit identifiable.

IV.2.4 Position géographique des auteurs d'avis

Dans le cas d'un projet très localité comme celui de l'autoroute Machilly-Thonon-les-Bains, il était également intéressant de situer les origines géographiques des personnes ayant déposé une observation. Six classes de situations (hors inconnue) ont été identifiées, Chablais, Haute-Savoie hors Chablais, région Auvergne-Rhône-Alpes, France, Suisse et étranger (hors Suisse).

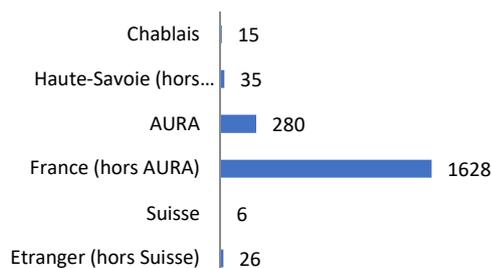
Répartition par origine géographique des auteurs des observations hors cyberacteur.org

	Nombre	%
Total	7404	100.0
Inconnue	3517	47.5
Etranger (hors Suisse)	1	0.0
Suisse	10	0.1
dont France (hors AURA)	60	0.8
AURA	73	1.0
Haute-Savoie (hors Chablais)	322	4.3
Chablais	3421	46.2



Répartition par origine géographique des auteurs des observations de cyberacteur.org

	Nombre	%
Total	1990	100.0
Etranger (hors Suisse)	26	1.3
Suisse	6	0.3
dont France (hors AURA)	1628	81.8
AURA	280	14.1
Haute-Savoie (hors Chablais)	35	1.8
Chablais	15	0.8



On note ici la très grande représentation, hors auteurs de position inconnue et hors cyberacteurs.org des habitants du Chablais. A l'inverse pour les auteurs de cyberacteurs.org, une très grande part de positions à l'extérieur de la Haute-Savoie et du Chablais.

IV.2.5 Hiérarchie des préoccupations évoquées

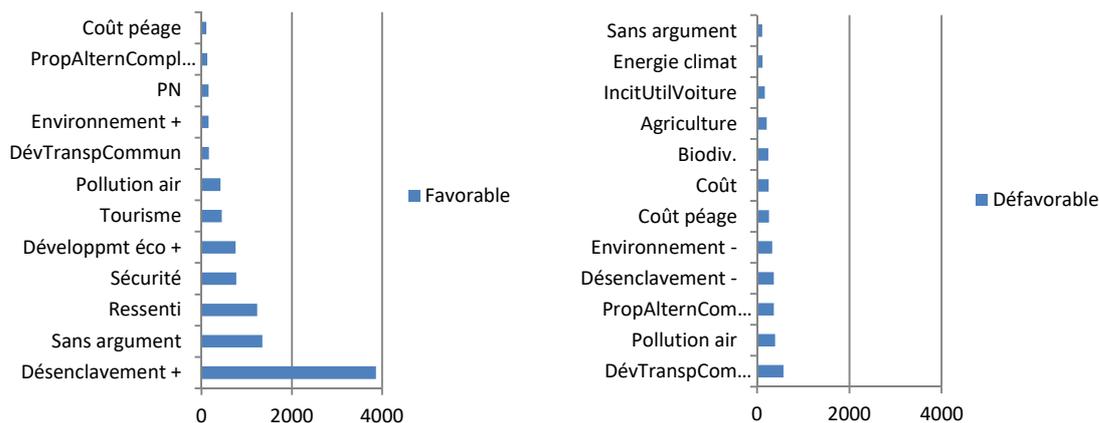
Pour tenter de recueillir une typologie des observations avancées par les auteurs d'avis, un certain nombre de points ont été identifiés, les plus fréquemment cités par le public. Il s'agit des thèmes suivants avec la signification attachée.

<i>Biodiv.</i>	<i>Atteintes à la biodiversité</i>
<i>Bruit</i>	<i>Nuisance générale du projet</i>
<i>Bruit localisé</i>	<i>Nuisance localisée au droit d'une maison ou d'un hameau</i>
<i>Contest. Modél.</i>	<i>Contestation du modèle utilisé</i>
<i>Coût</i>	<i>Coût global de l'ouvrage</i>
<i>Coût péage</i>	<i>Coût du péage</i>
<i>Covoiturage</i>	<i>Sujet du covoiturage évoqué, souvent une demande</i>
<i>Demandes précisions</i>	<i>Précisions recherchées</i>
<i>Désenclavement +</i>	<i>Le projet est utile pour le désenclavement</i>

Désenclavement -	Le projet n'es pas utile au désenclavement ou le Chablais n'est pas enclavé
Développmt éco +	Le projet est utile au développement économique
Développmt éco -	Le projet n'est pas utile au développement économique
DévTranspCommun	Le développement des transports en commun est souhaité
Eaux sols	Le projet a un impact sur les eaux et sur les sols
Energie climat	Le projet a un impact sur le climat ou sur les consommations d'énergie
Environnement +	Le projet est favorable à la protection de l'environnement
Environnement -	Le projet a un impact négatif sur l'environnement
EP	L'enquête publique est contestée
IncitUtilVoiture	Le projet est incitatif pour le développement de l'utilisation des véhicules
Paysage patrimoine	Le patrimoine ou les paysages sont affectés par le projet
Perturbations travaux	Les travaux seront sources de perturbation
PlanAméngtTerritoire	Le projet n'est pas conforme ou en contradiction avec les plans d'aménagement en vigueur
PN	Les passages à niveau sont évoqués
Pollution air	La pollution de l'air sera en augmentation avec la réalisation du projet
PropAlternComplément	Un ou des projets alternatifs ou complémentaires sont proposés
Ressenti	Le ressenti de la situation actuelle est très marqué
Sans argument	Oui ou non au désenclavement sont exprimés sans argumentation
Sécurité	Le thème de la sécurité est évoqué pour signaler le plus souvent une situation préoccupante
Tourisme	Le tourisme est mis en avant pour signaler le préjudice actuel causé à ce secteur

REGISTRE DEMATERIALISE**Douze premières préoccupations citées selon l'avis formulé**

Préoccupations citées	Favorable	Préoccupations citées	Défavorable	Préoccupations citées	Fav/réserves
Désenclavement +	3862	DévTranspCommun	572	Coût péage	311
Sans argument	1346	Pollution air	389	Désenclavement +	185
Ressenti	1230	PropAlternComplément	363	Ressenti	63
Sécurité	765	Désenclavement -	362	PropAlternComplément	51
Développmt éco +	754	Environnement -	325	Nombre de sécurité	40
Tourisme	450	Coût péage	255	Pollution air	35
Pollution air	420	Coût	252	Développmt éco +	34
DévTranspCommun	159	Biodiv.	242	DévTranspCommun	29
Environnement +	157	Agriculture	208	Tourisme	26
PN	155	IncitUtilVoiture	170	Coût	19
PropAlternComplément	124	Energie climat	117	Biodiv.	16
Coût péage	108	Sans argument	110	Environnement -	13

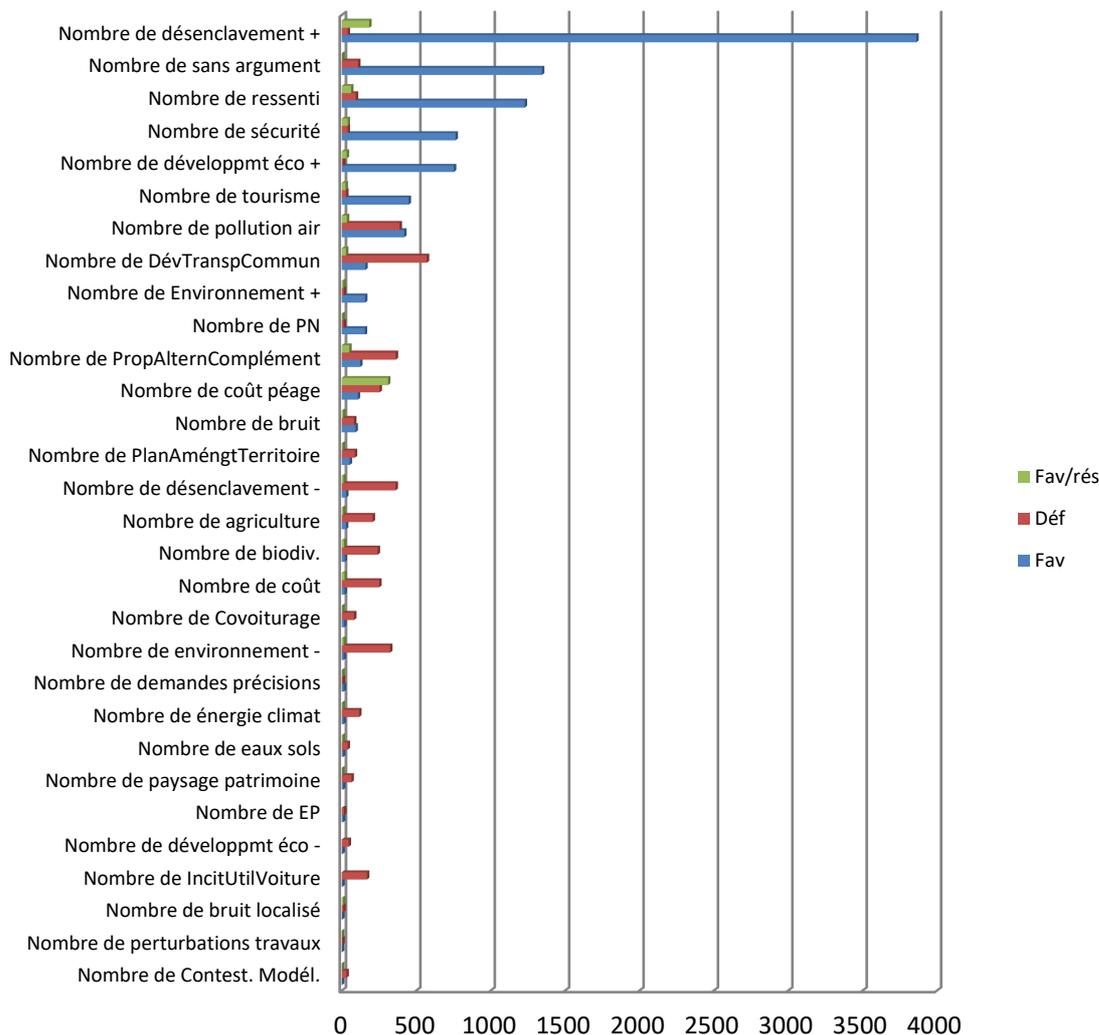


Pour les auteurs favorables au projet, l'argument désenclavement est en très grande proportion noté. Ceci résulte de l'affichage local d'une sorte de slogan « oui au désenclavement », de l'objectif affiché dans le nom même du projet mais dans une part seulement car de nombreuses expériences sont citées parmi les tenants de l'autoroute (contraintes quotidiennes, expériences personnelles etc.). Il est à noter que le ressenti, la sécurité, le développement économique, le tourisme et la pollution sont les thèmes les plus souvent évoqués pour caractériser la situation actuelle.

Pour les auteurs défavorables au projet, les thèmes évoqués sont souvent multiples et de même niveau. Pour certaines associations tous les thèmes sont cités en indiquant l'impact du projet sur chacun d'entre eux, ceci justifiant le caractère négatif du projet dans son ensemble. Le développement de solutions alternatives dont le transport collectif, la pollution et l'inefficacité du projet pour le développement se trouvent en tête des préoccupations exprimées.

Toujours sur la base des données du registre dématérialisé et en se calant sur la fréquence des thèmes les plus cités par les tenants des avis favorables, on observe bien les nuances des préoccupations des différents auteurs d'avis, comme cela apparaît dans le graphique ci-dessous.

Préoccupations évoquées (classement par rapport avis favorables)



Le même traitement pour les données issues des registres communaux montre les résultats suivants :

REGISTRES COMMUNAUX

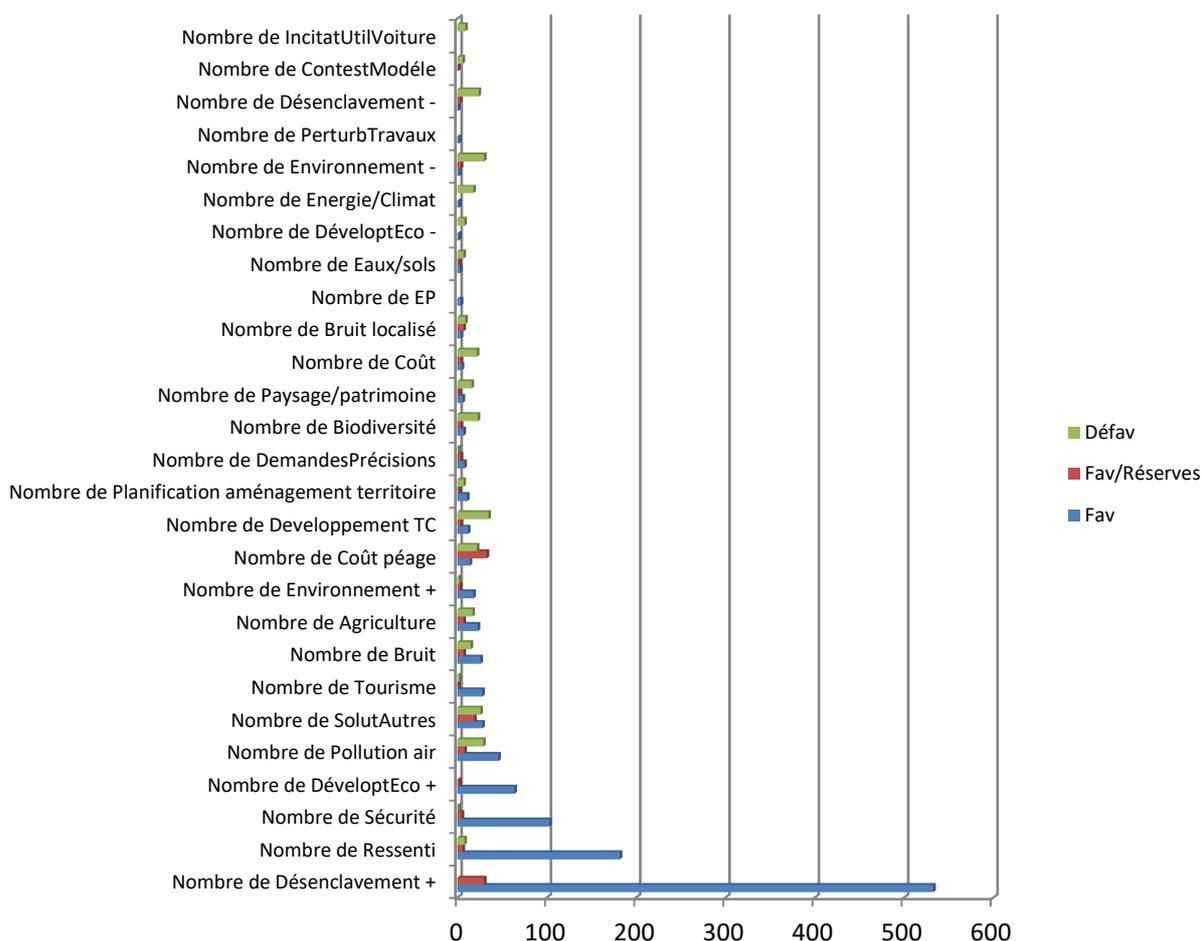
Principales préoccupation citées selon l'avis formulé

Le constat est le même pour ce qui concerne les auteurs d'avis favorables et défavorables. Le nombre d'expression d'avis défavorables est proportionnellement beaucoup plus limité que sur le registre dématérialisé, les tendances sont cependant identiques mettant en avant le transport collectif, la pollution, l'environnement et les alternatives.

Favorables		Favorables avec réserves		Défavorables	
Nombre de Désenclavement +	533	Nombre de Coût péage	33	Nombre de Developpement TC	35
Nombre de Ressenti	182	Nombre de Désenclavement +	30	Nombre de Environnement -	30

Nombre de Sécurité	103	Nombre de SolutAutres	19	Nombre de Pollution air	29
Nombre de DévelopEco +	64	Nombre de Pollution air	8	Nombre de SolutAutres	26
Nombre de Pollution air	46	Nombre d'Agriculture	7	Nombre de Désenclavement -	24
Nombre de SolutAutres	28	Nombre de Bruit	7	Nombre de Biodiversité	23
Nombre de Tourisme	28	Nombre de Bruit localisé	7	Nombre de Coût	22
Nombre de Bruit	26	Nombre de Ressenti	6	Nombre de Coût péage	22
Nombre d'Agriculture	23	Nombre de Sécurité	5	Nombre d'Energie/Climat	18
Nombre de Environnement +	18	Nombre de Coût	4	Nombre de Agriculture	17
Nombre de Coût péage	14	Nombre de Developpement TC	4	Nombre de Paysage/patrimoine	16
Nombre de Developpement TC	12	Nombre de Biodiversité	4	Nombre de Bruit	15

Un affichage cette fois calé sur les avis favorables montre les résultats suivants pour chacune des expressions quant à l'intérêt du projet.



IV.2.6 Relation origine géographique des auteurs et avis formulé

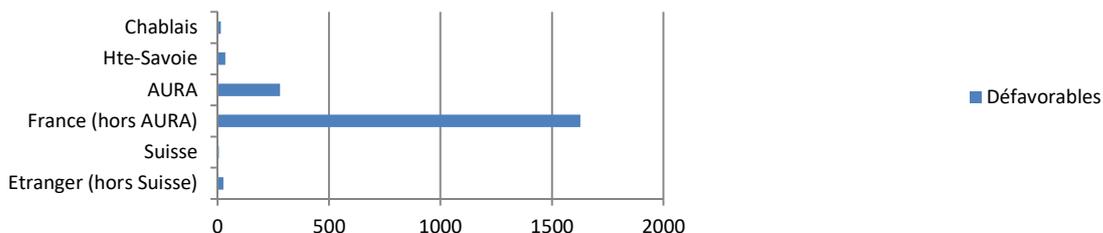
Les origines géographiques des auteurs d'observations étant en grande partie connues, il était intéressant d'examiner la répartition des avis pour les classes géographiques précédemment définies :

- Chablais

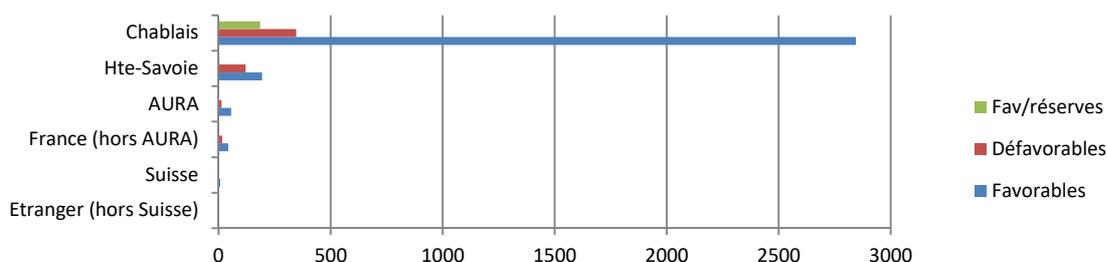
- Haute-Savoie hors Chablais
- région Auvergne-Rhône-Alpes
- France
- Suisse
- étranger (hors Suisse).

REGISTRE DEMATERIALISE		Etranger (hors Suisse)	Suisse	France (hors AURA)	AURA	Hte-Savoie	Chablais
Hors cyberacteur.org	Favorables	1	7	44	57	194	2844
	Défavorables	0	2	16	14	121	346
	Fav/réserves	0	0	0	2	5	186
	Divers (hors sujet, doublons, sans avis)	0	1	0	0	2	46
Cyberacteur.org	Défavorables	26	6	1628	280	35	15

Répartition cyberacteurs.org



Répartition hors cyberacteurs.org



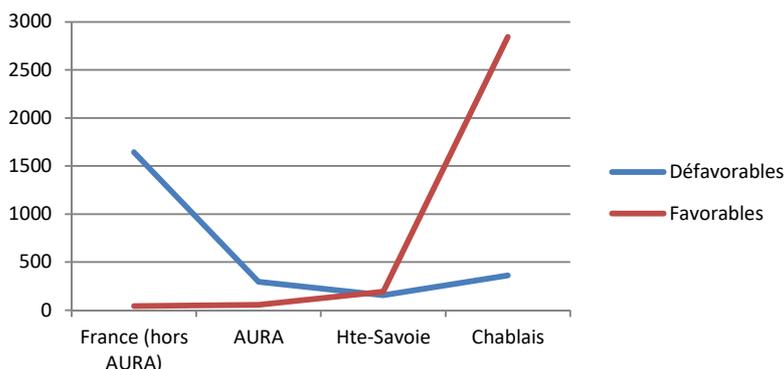
A partir de ces éléments, il est possible de bien identifier l'origine géographique des auteurs des différents types d'avis.

Pour cyberacteurs.org dont les observations sont toutes semblables et toutes défavorables, la très grande majorité des dépositions vient de la France hors Auvergne-Rhône-Alpes. Pour la région, les enregistrements montrent une représentation notable des métropoles de Lyon et Grenoble.

Pour les autres déposants du registre dématérialisé, l'origine essentielle est constituée du Chablais et pour une moindre part de la Haute-Savoie, la région elle-même n'ayant été mobilisée que dans une faible mesure.

Pour les registres communaux, l'origine des auteurs est essentiellement chablaisienne à quelques rares exceptions près.

Le graphique suivant (ne tenant pas compte de la Suisse et de l'étranger) montre la relation entre avis favorables ou défavorables et la position géographique, pour l'ensemble du registre dématérialisé. La symétrie entre les deux courbes apparaît remarquable, en effet, plus la position géographique est éloignée du Chablais, plus les avis sont défavorables et inversement, le croisement des courbes lissées se situant entre le département de la Haute-Savoie et AURA.



IV.3 EXPRESSION DES ORGANISMES ET ASSOCIATIONS

D'une façon très condensée, les avis des différents organismes sont rassemblés dans les tableaux suivants, selon qu'ils sont favorables (FAV), défavorables (DEF) ou favorables avec des réserves (RES).

Les documents de base, les commentaires et la synthèse de ces observations est rapportée dans le procès-verbal de synthèse évoqué au paragraphe suivant.

IV.3.1 Associations de protection de la nature et de l'environnement

AAPPMACG/Association agréée pour la pêche et la protection du milieu aquatique du Chablais genevois	**
ADENY/Association de défense de l'environnement et de la nature de l'Yonne	DEF
AGIR pour la Crau/Association de mobilisation citoyenne en faveur de la protection de l'environnement dans la plaine de la Crau	DEF
ASPAS/Association pour la protection des animaux sauvages /REYNAUD Madline	DEF
Cerff/Campagne d'éducation respectueuse de la faune et de la flore (Cerff)	DEF
Chloro'Fill/Promotion et développement d'actions en faveur de l'environnement et de l'écocitoyenneté dans la commune de Fillinges	DEF
Conseil lémanique pour l'environnement/Rouiller Alain	DEF
FRAPNA/Fédération des associations de protection de la nature Rhône-Alpes/Hte-Savoie	*
Inspire/ Pour une meilleure qualité de l'air au pays du Mont-Blanc et pour la protection de l'environnement, de la santé et du climat.	DEF

L.P.O. /Ligue de protection des oiseaux/Haute-Savoie	DEF
LAC/Littoral actions communes, protection de la nature, l'environnement et le cadre de vie de la commune de Chens-sur-Léman	RES
Les Amis de la Terre en Haute-Savoie AT74	DEF
Nature et environnement en Pays rochois	DEF
OÏKOS KAÏ BIOS/Patrimoine nature et vie	DEF
RBH56/Agir à la défense de l'environnement du cadre de vie et du patrimoine Ploërmel	DEF
Réseau Air 74 Composé de 24 associations	DEF
(**)Demandes de prise en compte d'éléments	
(*)Pas d'avis, contribution	

IV.3.2 Associations diverses

AARCA/Association des résidents de la Chapelle d'Abondance/CEVOST Jacques	FAV
ACPAT/Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement et les Transports	DEF
AF3V/Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes/Albert Cessieux	DEF
ASL/Association pour la sauvegarde du Léman/GAGNAIRE Alain Georges	FAV
Associations communales de chasseurs*	RES
Chablais du Futur Collectif	DEF
Chasseurs74/Fédération départementale des chasseurs de Anthy-sur-Léman-Savoie/MUGNIER André	FAV
Colibri 74 Arve et Giffre	DEF
Comité Génération.s d'Anthy-sur-Léman les Bains	RES
FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes/Fédération des associations d'usagers des transports	DEF
Les amis du vieux Brécorens/Association ayant pour objectif la préservation du village typique de Brécorens	RES
Maison des Arts du Chablais/Thierry MACIA	FAV
MouvE/ Mouvement des citoyens du pays d'Anthy-sur-Léman pour un territoire solidaire et durable	RES
Oui au désenclavement du Chablais	FAV
Vélo & Territoires/Coordinateur du réseau cyclable national/LAURENDON Alain	FAV
Vivre en Montagnes du Giffre/Association	DEF
Vivre en Vallée verte/Association	DEF

*Associations Communales de Chasse Agréées d'Allinges, Anthy-sur-Léman, Ballaison, Anthy-sur-Léman-en-Chablais, Brenthonne, Cervens, Fessy, Lully, Machilly, Margencel, Perrignier, Sciez

IV.3.3 Organisations professionnelles, chambres consulaires

Association des commerçants de Morzine/ROGUET Michel	FAV
Association des entreprises de Perrignier	FAV
Association internationale des Portes du soleil	FAV
BTP74/Profession du BTP	FAV
BTP74/Section dragage/SCMITT Dominique	FAV
CCI/Chambre de commerce et d'industrie ANTHY-SUR-LEMAN-SAVOIE	FAV
Chablais Léman Développement	*

Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc	*
Confédération Paysanne d'Anthy-sur-Léman-Savoie	DEF
FDSEA/Fédération des syndicats agricoles des Savoie SEA Collines du Léman	RES
Groupement des Industriels du Chablais/DUCREUX Philippe	FAV
MEDEF/Mouvement des entreprises de Anthy-sur-Léman/ Anthy-sur-Léman-Savoie	FAV
Office du tourisme de Morzine	FAV
Syndicat agricole Anthy-sur-Léman-Margencel	DEF
Syndicat d'exploitation agricole des Collines du Léman	RES
Syndicat des hôteliers, cafetiers et restaurateurs de Morzine/MICHAUD Jean-Marie	FAV
Syndicat interprofessionnel du Reblochon de Savoie	DEF
Syndicat jeunes agriculteurs du Bas-Chablais	DEF
Syndicat jeunes agriculteurs Plateau de Gavot	RES
(*) Pas d'avis, contribution	

IV.3.4 Collectivités

Agglo Annemasse	FAV
Commune de Brenthonne/M. BURGNARD Michel	FAV
Commune de Lyaud/M.DEAGE Joseph	FAV
Commune d'Orcier/Mme BAUD Thérèse	FAV
Région Auvergne-Rhône-Alpes	FAV
SIAC/Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais	FAV

IV.3.5 Autorités suisses

Confédération suisse (OFEV)	RES
République et Canton de Genève	RES
Ville de Genève	DEF
Commune de Gy	DEF
Commune de Jussy	DEF
Commune de Puplinge	DEF

IV.3.6 Elus, organisations politiques

M. WAUQUIEZ Laurent/Président de la région Auvergne-Rhône-Alpes	FAV
M. CARLE Jean Claude/Sénateur	FAV
M. HERVE Loïc/Sénateur	FAV
Mme DUBY-MULLER Virginie/Député et conseiller départemental	FAV
M. SADDIER Martial/Député	FAV
Mme GREBERT Fabienne/Elus régionaux du Rassemblement citoyen, écologiste et solidaire/Conseillère régionale	DEF
M. BONAZZI Dominique/Maire de Loisin	FAV
M. CODER Bernard/Maire de Veigy-Foncenex	FAV
M. DUCRET Bruno/Adjoint au maire de Veigy-Foncenex	FAV
M. JOLY Gilles/Maire-adjoint à l'Urbanisme et à l'Environnement urbain Ville de Thonon-Les-Bains - conseiller communautaire Thonon-Agglomération	FAV
M. MAXIT Bernard/Maire de La Chapelle d'Abondance	FAV
M. RENAUD Didier/Conseiller municipal Margencel, vice-président. SEMV	RES

<i>M. RUBIN Nicolas/Maire de Châtel, conseiller départemental</i>	<i>FAV</i>
<i>M. RUDYK Georges/Délégué au SIAC - Délégué de la CCPEVA - Conseiller municipal de la Commune Publier</i>	<i>FAV</i>
<i>M. VUAGNOUX Jean-Louis/Maire de Bellevaux</i>	<i>FAV</i>
<i>M. VULLIEZ Christian/Conseiller municipal d'Anthy-sur-Léman - Ancien Conseiller Régional</i>	<i>FAV</i>
<i>PCF/Parti communiste français/Section PCF et élus Chablais</i>	<i>FAV</i>

IV.4 PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Le procès-verbal de synthèse rassemble les observations recueillies, les questions posées par le public ou les interrogations de la commission. Il est destiné au porteur du projet ou au maître d'ouvrage afin que celui-ci puisse apporter des réponses que la commission d'enquête intègre dans ses analyses et sur lesquelles elle fonde son avis.

Dans le cas de l'enquête publique relative à l'autoroute du Chablais, plus de 9 300 observations ont été formulées. Il est ainsi matériellement impossible dans le cadre de la procédure de répondre à chacune d'entre elles. Cependant, l'analyse montre que ces remarques correspondent à des thèmes pouvant regrouper d'assez nombreux points présentés. Sur ce principe, les réponses de la CE sont formulées selon deux axes, d'une part sur la base de ces regroupements thématiques et d'autre part sur des développements spécifiques en réponse à des observations particulièrement détaillées de la part de leurs auteurs.

A ce point du dossier, il est apparu plus pertinent d'orienter le lecteur sur le procès-verbal de synthèse, document reprenant de façon assez exhaustive les observations. Les éléments figurent dans le dossier en annexe 7 (Document B).

CHAPITRE V - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE EN REPONSE AUX PREOCCUPATIONS EXPRIMEES

V.1 GENERALITES

V.1.1 Préambule

D'une façon générale, les questions posées trouvent souvent des réponses dans l'étude d'impact, en revanche sur certains points apparaissant comme essentiels dans la compréhension du dossier, un besoin de clarté est exprimé, une réponse est attendue avec des repères simples.

Par ailleurs, les observations d'un certain nombre d'associations ou de groupements sont reprises dans ce qui suit, ils sont cités soit à titre d'illustrations -alors que les mêmes remarques sont reprises par d'autres dépositions qui ne sont pas nécessairement citées- soit parce qu'elles sont originales et n'ont été exprimées que très rarement. Les organismes cités n'ont pas nécessairement valeur de représentativité parmi l'ensemble des éléments communiqués.

Note : dans ce qui suit, ce qui est noté OBS/ correspond à une observation du public recueillie par la commission et ce qui est noté CE/ est une remarque ou observation de la commission d'enquête.

V.1.2 Généralités

Observation

OBS/Pratiquement tous les élus locaux, s'exprimant en faveur du projet, rappellent qu'il a été pensé selon une approche multimodale dont les autres volets ayant été actés avec une date certaine de mise en fonction garantissant la pluralité des choix futurs qui seront offerts aux usagers.

Certains soulignent que le Chablais ne peut éternellement rester le seul bassin de vie haut-savoyard sans axe routier structurant et sécurisé. « Ce, d'autant plus qu'avec la présence de la plus grande usine d'embouteillage au monde d'eau minérale (Evian), la seule desserte ferroviaire ne peut à elle seule assurer l'expédition des marchandises. ».

Tous s'accordent sur le fait qu'en favorisant une fluidité des flux, il favorisera le développement des activités économiques et touristiques et apportera davantage de sérénité et de sécurité pour les habitants des communes concernées au quotidien par l'engorgement du trafic routier.

Certains constatent avec regret le désengagement de l'Etat mais actent que la concession est la seule solution à court terme pour réaliser le projet.

OBS/ Pour la plupart des communes, les objectifs de cette liaison sont les suivants :

- Au niveau régional :
 - o Desservir et irriguer le territoire situé au Sud de Thonon les Bains depuis l'agglomération d'Annemasse-Genève et l'autoroute A40.
 - o Améliorer les échanges entre les différents pôles d'attraction de la région que sont les agglomérations de Thonon et d'Annemasse, en diminuant et fiabilisant les temps de parcours et en améliorant la sécurité des usagers.
- Au niveau local :
 - o Améliorer la qualité de vie dans le Chablais en offrant une infrastructure qui déchargera les routes départementales 1005 et 903, principalement, des trafics de transit et d'échange et apaisera la traversée des villages.

Elle encouragera la diminution de la congestion journalière sur les axes routiers des RD 1206, 1005 et 903, principalement aux heures de pointe et diminuera ainsi le taux d'accidentologie. Elle permettra un report du trafic poids lourds sur cet axe adapté.

Tout devra être mis en œuvre afin de favoriser les interconnexions entre la RD 1005 et la Rd 25 à des fins de fluidification du trafic.

Les communes demandent l'étude et la réalisation du dernier tronçon entre le carrefour des Chasseurs et l'A40 afin d'avoir un tracé continu entre les autoroutes.

OBS/ Pour la ville de Thonon, ce projet, poursuivi de longue date, s'inscrit dans un schéma multimodal de désenclavement du Chablais dont le contournement routier de Thonon-les-Bains (mis en service en 2008) et la liaison Chasseurs-Machilly (mise en service en 2014) ont anticipé les connexions routières. Le Léman Express qui doit être mis en service fin 2019 constitue, en particulier pour Thonon-les-Bains, l'autre projet majeur et complémentaire de ce schéma multimodal.

OBS/ Annemasse Agglo, en matière de mobilité :

- Réaffirme que la réalisation du barreau A40 – Chasseurs est indispensable le plus rapidement possible
- Demande des mesures d'accompagnement sur le réseau routier primaire et secondaire connecté à la nouvelle autoroute (notamment les RD 1206, 15 et 1)
- Souhaite s'assurer de la compatibilité du projet ViaRhôna au niveau de Machilly

CE/La requalification de la RD 903 est plusieurs fois évoquée ; la commission note que les maître d'ouvrage ne donnent pas, en réponse à la demande de l'Ae, de calendrier précis de réalisation mais indiquent seulement qu'elle était envisagée après la mise en service de l'autoroute. Est-il possible de mieux préciser ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les travaux de requalification de la RD903 dans les traverses de Bons-en-Chablais et Perrignier sont envisagés après la mise en service de la liaison autoroutière, afin de garantir un bon fonctionnement du secteur, sous maîtrise d'ouvrage des communes concernées (Cf. pièce 5A, § 1 et planning enveloppe en pièce 5A, § 5.9, p69). Il ne peut être donné de calendrier plus précis à ce jour. Ainsi qu'indiqué dans la réponse des maîtres d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale, le Département de Haute-Savoie s'engage à accompagner les communes dans l'étude et le financement de ces aménagements (pièce 6, p.21).

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage qui ne peut préciser le calendrier précis de réalisation des requalifications de la RD903 après la mise en service de l'autoroute.

Observation

OBS/ Le Scot du Chablais, en révision, intègre dans son PADD débattu en conseil syndical du 24 novembre 2016, le désenclavement du Chablais et notamment la liaison Machilly-Thonon.

Le comité du SIAC a délibéré le 3 mai 2018 sur une stratégie multimodale pour l'ensemble du territoire. Cette stratégie a été construite par les élus des trois intercommunalités constituant le SIAC qui souhaitent donner la priorité à l'autoroute Machilly Thonon et inscrire ce projet dans une cohérence multimodale et un projet d'aménagement du territoire de l'ouest vers l'est et du nord au sud. Cette stratégie définit la feuille de route commune dans laquelle s'inscriront les instances intercommunales et les politiques de transports pour promouvoir une mobilité durable dans le Chablais dans les 20 prochaines années.

Au cœur des enjeux du futur SCoT du Chablais, la stratégie décline des grandes orientations à l'horizon 2035 pour accompagner l'arrivée des grandes infrastructures, en particulier la liaison autoroutière Machilly Thonon, en favorisant le développement des transports en commun : train, bus, lacustre, covoiturage, modes actifs.

OBS/ La Région ARA exprime son soutien à la réalisation du projet de liaison entre Machilly et Thonon qui est vital, au service du territoire, de ses habitants, salariés et entrepreneurs. Elle va offrir un réseau adapté aux trafics élevés du territoire et de meilleures conditions de circulation, à la fois sur la voie nouvelle et sur les routes départementales déchargées.

OBS/L'Association pour la Sauvegarde du Léman considère que le projet ne vise pas le trafic frontalier pendulaire entre Genève et le bassin de vie Thonon-Evian mais le trafic induit par la nécessité d'assurer dans des conditions « normale d'aujourd'hui » l'approvisionnement d'une grosse agglomération ainsi que l'exportation de ses biens et services dans le sud du département.

OBS/Plusieurs observations fondées sur des documents ou des décisions différentes, contestent soit le caractère prioritaire, soit les caractéristiques du projet, soit la non insertion du projet dans le cadre genevois, soit encore la non-conformité avec les engagements nationaux relatifs au transport (comme l'ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH qui rappellent la position du Conseil d'Orientation des Infrastructures concernant l'absence de caractère prioritaire pour le système de transport national et le fait que le projet est dans la même configuration qu'en 1997, comme signalé par l'Ae dans son avis).

CE/Depuis les premières esquisses de 1932 -souvent mentionnées- les projets d'accès au territoire du Chablais ont été nombreux, avec des maîtres d'ouvrages et des financements différents, dans des cadres de programmation variant, notamment avec l'intégration aux schémas de transport liant plus étroitement la Suisse du fait de l'accroissement des échanges économiques avec ce pays. Aujourd'hui, la réalisation de la section autoroutière apparaît comme un projet s'appuyant sur le schéma multimodal de désenclavement du Chablais (pour son volet routier¹¹). Quelle est la légitimité incontestable du projet au regard des engagements de l'Etat, des Collectivités ou de la Suisse, dans le cadre d'une programmation ayant valeur de référence ?

Réponse du maître d'ouvrage

Par décision du 12 février 2014, le ministre chargé des transports a commandé au préfet de région la réalisation des études préalables à la déclaration d'utilité publique d'une liaison au statut autoroutier au sens de l'article L. 122-1 du Code de la voirie routière entre Machilly et Thonon-les-Bains. Cette décision ministérielle n'est pas remise en cause par le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures qui n'engage pas l'Etat. Conformément aux dispositions des articles L121-8 et R121-2 du Code de l'environnement, l'État a publié le 27 avril 2015 les objectifs et caractéristiques essentielles de cette liaison. S'agissant des collectivités, la stratégie prospective de mobilité à l'échelle du périmètre du SCoT approuvée par le comité syndical du SIAC du 3 mai 2018 s'appuie sur la réalisation de l'ensemble des projets d'infrastructures structurantes (liaison autoroutière Machilly-Thonon, CEVA, THNS). Ces projets sont envisagés comme des conditions à la mise en œuvre d'une stratégie de report modal qui doit pouvoir s'appuyer sur une qualité de services renforcée et aucun scénario n'a été construit en envisageant l'abandon d'un de ces projets. A titre d'exemple, l'aménagement du THNS sur les emprises de la RD 1005 serait largement compromis sans le report routier sur la liaison autoroutière Machilly-Thonon, l'itinéraire étant déjà en saturation.

¹¹Voir le dossier des engagements de l'Etat d'octobre 2007

Avis de la commission d'enquête

La commission constate l'absence de remise en cause du projet par le Conseil d'Orientation des Infrastructures.

La commission note également que le projet continue à s'inscrire comme un maillon indispensable du désenclavement multimodal du Chablais confirmé dans le cadre de la Stratégie de mobilité du Chablais ayant fait l'objet d'une contribution, dans le cadre de l'enquête publique, par le SIAC. Cette stratégie ambitieuse notamment une diminution de la part modale du transport routier en véhicules particuliers grâce au développement des transports en commun et l'optimisation des fonctionnalités des pôles d'échanges multimodaux.

Observation

OBS/De nombreuses observations portent sur la nature de la solution « autoroute » envisagée et sur son adaptation au monde de demain.

CE/Quelle est la durée prévisible de la concession ? Dans le cadre de réflexions prospectives comment le transport est-il envisagé (flux, densité, énergie, fonctionnalités assurées etc.) dans des milieux géographiques et humains semblables au Chablais et à l'horizon 30 ans, soit 2050 ? Y-a-t-il eu des réflexions se rattachant par exemple aux recherches actuelles dans l'Arc alpin (programme Interreg ASTUS) ?

Réponse du maître d'ouvrage

La durée de concession est un des paramètres de l'équilibre économique de la concession. Cette durée est généralement longue (> 30 ans), en lien avec la durée de vie économique des actifs sous-jacents, afin de permettre au concessionnaire d'amortir sur une durée raisonnable les investissements initiaux réalisés. La valeur de 57 ans prise en compte dans l'étude de concessibilité correspond à une durée « moyenne » au regard des plus récents contrats de concessions autoroutières signés. Elle pourra être affinée au moment du calage définitif de la procédure de mise en concession.

Le projet ASTUS (Alpine Smart Transport and Urbanism Strategies) 2014-2020 traite de mobilité dans l'espace alpin et vise à trouver des alternatives (outils, retours d'expériences, etc.) et des solutions de mobilité durable dans les Alpes. Des collectivités françaises sont impliquées dans ces travaux (Conseil régional, Métropole de Grenoble, agglomérations de Thonon-les-Bains, Annemasse, La Roche sur Foron, etc.). Il ne peut être établi de lien entre ce programme de recherche, encore en cours de développement, et des actions transposables en l'état pour le projet de désenclavement du Chablais.

Avis de la commission d'enquête

La commission estime que le choix de la concession est un choix que la collectivité a retenu pour faire face au retrait de l'Etat, il s'agit d'une solution adoptée pour bon nombre de projets semblables qui n'amène pas de commentaire spécifique.

La commission note que, par exemple, pour le projet Toulouse Castres, le Commissaire Général à l'Investissement fait savoir que le niveau de cette subvention (environ 52% du coût d'investissement) lui « apparaît élevé mais [qu'il] reste comparable aux projets récents dont les ratios se situent entre 45% et 65% ».

Concernant le montant de la subvention d'équilibre, celui-ci ne pouvant être connu avant la négociation avec le concessionnaire, il est difficile, pour la commission, d'apprécier finement aujourd'hui l'impact du coût financier pour la collectivité.

Le montant de la subvention issue du fonds frontalier communiqué à la commission serait de l'ordre de 35 à 45 M€, soit 35 à 45% environ de son montant de la subvention d'équilibre.

La commission par ailleurs a entendu les remarques relatives :

- au ressenti des chablaisiens qui se sentent « oubliés » par les investissements routiers ;
- au besoin exprimé notamment pour les aménagements de montagne demandant de lourds financements et qui ne devraient pas être pénalisés par la réalisation de l'autoroute ;
- à ces mêmes besoins pour les modes doux qui ne devront pas subir de réduction de financement au profit de l'autoroute ;
- à l'incompréhension de certains publics ayant conscience d'être des acteurs actifs du développement comme travailleurs frontaliers et qui ne voient pas les retombées de leur labeur.

La commission recommande à la collectivité de bien expliquer ses choix et de les justifier auprès de la population et des usagers.

V.2 ENQUETE PUBLIQUE

V.2.1 Information du public

Observation

Un certain nombre d'observations soulèvent :

- le faible niveau de visibilité de l'affichage sur le terrain ainsi que le manque d'information sur certaines communes (Langins par exemple) pour cette enquête : les réseaux sociaux ont pris le relais....
- l'importante « propagande » du Conseil Département sur fonds publics.
- la tenue des permanences en semaine et aux horaires de travail.

Avis de la commission d'enquête

La commission a constaté que l'affichage officiel avait bien été assuré aussi bien sur le terrain que dans les mairies ou panneaux d'affichage. La commission considère que l'affichage réglementaire a été respecté.

Elle a pris connaissance de la campagne d'information réalisée par la Conseil départemental et a constaté l'ampleur de cette campagne avec la distribution : durant la semaine du 23 avril 2018 dans les boîtes aux lettres des habitants de 30 000 « Document n°1 : valorisation des bénéfices de la liaison pour les habitants, les riverains et les navetteurs » ; durant la semaine du 30 avril 2018 dans les boîtes aux lettres des acteurs économiques du Chablais, de 4500 « Document n°2 : valorisation des bénéfices de la liaison pour le développement économique du territoire » et durant la semaine du 14 mai 2018 dans les boîtes aux lettres des habitants de 30 000 « Document n°3 : valorisation des mesures pour limiter la consommation d'espace et les impacts environnementaux ». D'autre part, une campagne de « valorisation des fonctionnalités de la future liaison » s'est déroulée entre le 15 avril et le 15 mai à travers 17 insertions dans la presse quotidienne et 650 spots radio.

Néanmoins, la commission constate que cette campagne s'est déroulée avant l'affichage officiel de l'enquête publique (soit 15 jours avant le début de l'enquête qui a démarré le 4 juin).

En ce qui concerne les permanences, l'une d'entre elles a été assurée le samedi 23 juin 2018 de 9h à 11h30 à Perrignier ; les 17 autres ont effectivement été tenues le matin ou l'après-midi pendant les jours ouvrés. Pendant la durée de l'enquête publique, le site du registre dématérialisé dédié a reçu 89 349 visites pour consulter le dossier et la commission a constaté le dépôt de 9 394 observations sur ce registre, ce qui pouvait se faire tous les jours et à toute heure. La commission considère que la dématérialisation de l'enquête renforce son accessibilité en permettant une large participation.

V.2.2 Mobilisation des observations

Observation

CE/Qu'est le moratoire signé par 40 associations en 2015 (impact sur la qualité de l'air, sur les émissions de GES, impact de l'arrivée d'autres modes de circulation alternatifs) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il s'agit d'une demande de moratoire en date du 14 octobre 2015 à l'attention de tous les décideurs et élus de Haute-Savoie sur les projets d'extension des capacités routières en Haute-Savoie (Aménagement à 2x3 voies de A41 Nord ; Tunnel sous le Semnoz, etc.).

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage et constate par ailleurs que la FRAPNA, signataire de ce moratoire, n'est pas opposée au projet même si, comme elle le mentionne dans sa contribution à l'enquête, « ce n'est pas son projet ».

Observation

OBS/Le site est très compliqué, oui et non auraient été suffisants.

Avis de la commission d'enquête

La commission estime qu'une enquête publique ne peut se réduire à un « référendum ». Une enquête publique doit donner la possibilité à tout citoyen de s'exprimer sur un projet en développant ses arguments.

V.2.3 Comptabilisation des observations

Observation

OBS/ « Lorsqu'une association, comptant un grand nombre d'adhérents, dépose une participation elle est comptabilisée « un ». Lorsqu'une personne dépose plusieurs fois sur des points différents, elle est comptabilisée « un ». Pourquoi un grand nombre d'anonymes qui sont « simplement contre » ne sont-ils pas comptabilisés « un » ? Pourquoi un grand nombre d'anonymes qui sont « simplement pour » ne sont-ils pas comptabilisés « un » ? »

OBS/ La possibilité de s'exprimer pour cette enquête ne paraît pas très égalitaire.

OBS/ « Comment peut-on accepter que des personnes, qui habitent à l'autre bout de la France et ne connaissent pas le dossier, donnent leur avis ? »

OBS/ « Cette enquête publique concernant le projet autoroutier Machilly-Thonon prend une tournure qui tient à la fois de la farce et de l'absurdité »

OBS/ L'association Oui au désenclavement du Chablais signale que l'ACPAT a « monté une stratégie¹² pour rediriger des signatures sur le site officiel de l'enquête publique par l'intermédiaire d'un site créé tout spécialement ». L'association considère cette procédure illégale et espère que la commission écartera « ce moyen fallacieux ». L'ACPACT signale que cela s'est fait à son insu.

OBS/ Que ce soit pour ou contre, la participation de robots est plusieurs fois évoquée ou une utilisation de numéros IP « empruntés » afin de déposer des observations insincères ; ou une utilisation de systèmes VPN pour déposer des observations en masse.

¹² Par l'intermédiaire de cyberacteur.org

Réponse du maître d'ouvrage

La société Préambules a répondu par la négative sur ces points par message du 18/06/18. A noter que ces soupçons d'utilisations abusives sont à distinguer de l'envoi automatisé de courriels sur la boîte de messagerie dédiée dans le cas de la signature d'une pétition en ligne, apparu à partir du 25/06/18.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage faisant référence au mail de la société Préambules. La commission a considéré comme relevant d'une pétition toutes les observations en provenance du site cyberacteurs.org car elles étaient toutes identiques. Elle a par ailleurs réalisé une analyse des origines géographiques des observations non anonymes.

Observation

CE/Est-ce qu'une réponse précise peut-être apportée aux observations laissant présumer que les observations provenant de contributeurs anonymes ne sont pas représentatives. Est-il possible de vérifier les afflux massifs d'observations identiques qui pourraient être suspectes ?

Par ailleurs, la commission décidera de la manière dont elle décompte les observations. Mais elle s'inquiète de la sécurité qui encadre le registre dématérialisé quant aux possibilités de « manipulation » informatique par certains « techniciens » compétents qui pourraient accéder au logiciel pour un détournement d'analyse ou une multiplication d'observations..... Quels sont les moyens pour diminuer les risques de recours quant à cette insécurité ?

Réponse du maître d'ouvrage

Rien ne permet de dire que les contributions anonymes ne seraient pas représentatives ou seraient suspectes. Si des extractions des contributions mises en ligne ont pu être faites, comme il a été indiqué par la commission, le dépôt des contributions sur le registre dématérialisé nécessitait plusieurs interventions manuelles de l'internaute et ne pouvait être automatisé via un programme malveillant. Il convient par ailleurs de noter que les observations identiques émises sur la boîte de messagerie dédiée via la plate-forme « cyberacteurs.org » ne sont pas anonymes. La mise en place du registre dématérialisé a donc permis une large participation du public à l'enquête sans introduire, du point de vue des maîtres d'ouvrage, une insécurité propre à justifier un recours.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que les modalités de dépôts des observations sur le registre dématérialisé sont suffisamment sécurisées. Elle considère par ailleurs que la très large participation du public lui permet d'avoir une bonne vision de ses préoccupations afin de mieux appréhender le contexte du projet, ses enjeux et impacts.

Observation

OBS/ Plusieurs observations reprochent une consultation partielle : « Plus il y a d'anonymes à une heure tardive plus on peut se poser des questions sur la pertinence démocratique de cette consultation. Chez les pro-autoroutes qui tient la permanence ? » ; « On voit bien que la consultation est truquée en faveur des pour : lamentable ! » Certains sollicitent un referendum.

CE/ La commission constate que la campagne de sensibilisation avant l'enquête publique a été comprise par beaucoup d'habitants comme une pétition ou une votation. En permanences, beaucoup de personnes arrivaient en demandant « où est-ce qu'on signe » et de nombreuses observations commencent par « je vote pour ».

Réponse du maître d'ouvrage

Une campagne de sensibilisation a été conduite avant l'enquête publique par le Conseil départemental de la Haute-Savoie. Cette campagne a été réalisée sans participation des maîtres d'ouvrage des opérations soumises à l'enquête.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que la campagne de sensibilisation du Conseil départemental a été menée indépendamment des maîtres d'ouvrage et note qu'elle s'est déroulée avant l'enquête publique.

La commission considère que l'impact de cette campagne, même s'il a pu susciter un comportement d'électeurs chez certains, (ce qu'elle regrette car l'enquête publique n'est pas une votation), n'est pas de nature à remettre en cause l'impartialité de l'enquête publique.

V.2.4 Biais lié à la période d'enquête**Observation**

OBS/Plusieurs observations et en particulier, celles des associations militant contre le projet, contestent le calendrier de l'enquête publique réalisée durant l'interruption, pour les travaux du Ceva, de la liaison Genève-Eaux-Vives-Annemasse, ce qui induit une intensification du trafic routier et de sa congestion à même de fausser l'objectivité des observations du public.

OBS : Entre les travaux et les grèves il n'y a pratiquement plus de trains.

CE/Dans le calendrier de la programmation, quelles sont les grandes dates et étapes (dates butoirs ou retards) qui ont conduit à la tenue de l'enquête à la date à laquelle elle se tient. A-t-on des éléments dans les données sur la fréquentation des TC pour évaluer cet éventuel biais, si oui, la baisse de fréquentation est-elle représentative par rapport à la fréquentation avant travaux ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le planning des étapes de la conduite du projet de liaison autoroutière (information du public en avril 2015, concertation au 1er trimestre 2016, enquête publique à partir de juin 2018) est tendu et directement lié aux délais d'étude et de procédure. L'enquête publique initialement envisagée à l'automne 2017 a dû être décalée en raison notamment de la prise en compte de l'opération de suppression des PN décidée à l'issue de la concertation de 2016 et des approfondissements techniques apparus nécessaires sur la liaison autoroutière (diffuseur de Perrignier, prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale). L'enquête n'a ainsi pas été organisée sur une période volontairement choisie au regard du contexte ferroviaire, mais au plus tôt au regard de l'avancement du projet.

La ligne ferroviaire à voie unique entre Annemasse et Genève-Eaux-Vives a été fermée puis démolie à partir de novembre 2011 dans le cadre des travaux du CEVA. Les ordres de grandeur de fréquentation des gares dans le Chablais avant et après la coupure de la ligne sont donnés dans les tableaux joints. Ces données sont à utiliser avec précaution, s'agissant de comptages sur une seule journée. Les évolutions de fréquentation des gares concernées apparaissent cependant faibles. Elles ne sont en outre très vraisemblablement pas à corréliser avec la coupure de la voie ferrée entre Annemasse et Genève-Eaux-Vives comme le montre la figure 55 de la pièce 7 du dossier d'enquête montrant une stagnation de la fréquentation ferroviaire entre 2011 et 2012, et une légère baisse à partir de 2013.

Octobre 2011 (trains + cars TER)	Montées	Descentes	Total
Machilly	72	78	150
Bons-en-Chablais	173	181	354
Perrignier	186	204	390
Thonon-les-Bains	546	650	1196
Evian	274	291	565
Annemasse	1371	1226	2597

	1411	1269	2680
Genève Eaux-Vives			
Automne 2016 (trains + cars TER)	Montées	Descentes	Total
Machilly	32	55	87
Bons-en-Chablais	119	163	282
Perrignier	90	97	187
Thonon-les-Bains	525	506	1031
Evian	(non exploitable)	(non exploitable)	(non exploitable)
Annemasse	1228	1191	2419
Genève Eaux-Vives	118	103	221

Avis de la commission d'enquête

La commission regrette que des statistiques plus conséquentes sur la fréquentation des gares ne puissent être fournies. Cependant, elle note que le maître d'ouvrage précise (au paragraphe VI.3.2 Modélisation MMT) que « l'analyse de l'évolution des trafics moyens journaliers entre 2010 et 2017 montre une croissance d'environ 2,5%/an sur la RD903 et de 0,85%/an sur la RD1005. Il n'y a pas eu d'évolution de trafic sur la RD1206 entre Machilly et Douvaine. A titre de comparaison, la croissance de trafic sur l'ensemble du réseau routier départemental entre 2010 et 2017 a été de 1,67%/an. Il peut donc être conclu qu'il n'y a pas d'augmentation significative du trafic dans notre secteur d'études suite au début des travaux du CEVA en 2011. »

V.3 DESENCLAVEMENT, AMELIORATION DU TRAFIC

V.3.1 Contestation de l'option prise

V.3.1.1 En réponse à quels besoins ?

Observation

OBS/Toute une série d'observations apparaissent aussi bien de la part des associations que du public particulier, opposants au projet ou ayant un avis favorable avec réserves.

On relève par exemple, sans que cela soit exhaustif :

- Fréquemment, l'attente de réalisation du CEVA, du THNS, l'utilisation du covoiturage¹³ pour valider l'option autoroute ou une autre option doublement voie ferrée par exemple.
- La demande de réalisation d'un nouveau schéma multimodal des mobilités prenant en compte les déplacements externes et internes au Chablais avec l'ensemble des moyens de déplacement (rail, route, lacustre, covoiturage, modes doux) et toutes les façades du Chablais, y compris la façade orientale apparaissant comme laissée pour compte¹⁴.
- L'insuffisance de réflexions pour promouvoir un schéma volontariste de transports en commun satisfaisant pour résoudre les problèmes de saturation du réseau (Oïkos Kaï Bios).
- La FRAPNA74 regrette qu'il n'ait pas été donné suite à la recommandation de l'Ae de compléter l'état initial relatif aux déplacements par une analyse des besoins et raisons des choix modaux des individus. L'association indique qu'un tel travail aurait certainement été l'occasion de développer une sensibilisation des populations à la thématique de la multimodalité, de faire évoluer les représentations et de fournir aux décideurs des informations essentielles pour une politique de développement des transports alternatifs. Elle indique par ailleurs que l'exploitation complémentaire sur le territoire de Thonon Agglomération de l'Enquête Déplacements Grand Territoire menée en 2016 à l'échelle du Franco-Valdo-Genevois ajoutée au dossier d'enquête ne paraît pas répondre à la demande.

¹³ Avec campagne de promotion à large échelle proposée par le Conseil Lémanique pour l'Environnement (CLE) qui indique la faible fréquentation du site internet dédié (<http://www.covoiturage-leman.org/>).

¹⁴ FRAPNA74 et le Mouvement des Citoyens du pays d'Evian (MouvE) déplorent l'absence de prise en compte des liaisons Thonon-Saint-Gingolph.

- La demande, par le CLE, d'une étude quantitative et qualitative pour comprendre pourquoi les pendulaires favorisent les transports individuels motorisés plutôt que les transports publics.
- La demande de la Ville de Genève souhaitant que soit produite une évaluation précise des différentes parts modales tenant compte de la mise en service du Léman-Express et du BHNS.
- « Un projet qui ne règlera pas le problème du trafic des frontaliers ».
- Le projet constitue un « appel d'air » pour le trafic, pouvant présenter une certaine efficacité à court terme mais engendrant à long terme de nouvelles congestions de trafic en référence à l'exemple concret de l'élargissement de l'A41 à Annecy Nord mais également aux travaux de chercheurs ayant démontré la corrélation entre l'augmentation du trafic et celle de la capacité des routes (Cellule Verte Haute-Savoie détaille en particulier les principes économiques fondamentaux de l'offre et de la demande qui expliquent ce phénomène: la réduction de la congestion à court terme diminue le temps de déplacement et abaisse le "prix" du trajet; quand les prix baissent, la quantité de trajets augmente et la circulation induite compense donc très rapidement les moyens mis en œuvre pour réduire la congestion).
- « Les Suisses basculeront une partie du trafic Nord du lac sur la rive Sud du lac »
- « Le besoin d'accessibilité au vu de l'urbanisation non concentrée est en totale contradiction avec la polarisation et la concentration sur quelques échangeurs qui ne fera qu'augmenter les distances à parcourir pour les rejoindre ».
- De nombreuses observations font référence à l'historique « lourd » du projet en mettant en cause l'attentisme des élus ou leur opposition passée, leur manque de décision ainsi qu'une urbanisation débridée conduisant à la situation de congestion actuelle qualifiée « d'impasse » dans un contexte de croissance démographique galopante qui justifierait le projet « à n'importe quel prix pour ne pas perdre la face ».

CE/Une certaine confusion apparaît dans les observations, entre la stratégie de développement du Chablais, la simulation à l'aide du modèle multimodal transfrontalier, le choix des différentes options possibles dans les ouvrages et les résultats obtenus en terme de trafic à partir des simulations de trafic effectuées.

La compréhension du dossier apparaît par ailleurs difficile, il faut se reporter à différents chapitres pour relier les éléments évoqués ci-dessus, avec des niveaux de détails différents d'un chapitre à l'autre, ce qui décourage le lecteur non averti et alimente sa confusion¹⁵.

Face à cette situation, il paraît judicieux de reprendre une synthèse sur une à deux pages, intégrant peu de chiffres et où pourraient apparaître :

- L'option retenue pour le développement du Chablais en lien avec les espaces dont il dépend et avec lesquels il communique.
- Les options prises par les collectivités concernées pour le développement du territoire chablaisien pour se placer en cohérence avec les territoires riverains tout en respectant les souhaits de leur population.
- Les critères essentiels retenus dans la modélisation (type de transports intégrés notamment).
- Les trafics sur les trois axes principaux actuels, RD 903, 1005 et 1206, en pointe et sur la journée pour les dates suivantes, avant travaux CEVA et aujourd'hui.
- Ces mêmes trafics après mise en service CEVA et BHNS et ensuite après construction du projet, en 2020 et 2030.
- La segmentation des usagers selon un classement simple, frontaliers, travailleurs autres que frontaliers, entreprises utilisatrices transports, touristes, résidents non actifs, aujourd'hui et aux dates de prospective 2020 et 2030.

¹⁵ Sont souvent confondus, la population chablaisienne, le nombre de frontaliers et le trafic routier correspondant à ces frontaliers.

Réponse du maître d'ouvrage**Le développement du Chablais en lien avec la mobilité**

Suite à l'annulation de la DUP de l'autoroute A400, liaison prévue entre Annemasse et Saint-Gingolph, des réflexions ont été menées dans les années 1990 afin de ne plus seulement considérer des projets routiers de désenclavement du Chablais, mais de prendre en compte la multimodalité dans ses dimensions sociales, environnementales, économiques ou paysagères. C'est ainsi qu'a été approuvé en juillet 1999 par le ministre chargé des transports un schéma multimodal de désenclavement du Chablais composé d'un volet routier et d'un volet transports collectifs, à la suite d'une large consultation menée auprès des élus et des acteurs socio-économiques.

Une grande majorité des projets envisagés dans le volet transports collectifs a été mis en œuvre ou le sera prochainement :

- raccordement ferroviaire à Genève-Cornavin : mise en service du Léman Express en fin d'année 2019 ;
- développement des liaisons par autocars avec Genève : actuellement il existe une liaison par car entre Thonon-les-Bains et Genève. Une amélioration de la performance de cette ligne est envisagée avec l'aménagement d'un transport à niveau de service sur la RD1005 ;
- développement des liaisons ferroviaires en direction de Annemasse-Genève, Bellegarde en direction de Paris, et avec les pôles régionaux (Lyon, Grenoble et Annecy) : le projet de mise en service du Léman Express en 2019 s'accompagne d'une mise en place d'un cadencement sur les quatre branches de l'étoile ferroviaire d'Annemasse : en direction de Genève-Cornavin (6 trains/heure), d'Evian-les-Bains / Saint-Gervais / Annecy (2 trains/heure) et de Bellegarde (1 train/heure) ;
- projet de tramway franco-suisse : le projet côté Annemasse sera mis en service en 2019 ; côté Pays de Gex, il est encore aujourd'hui au stade projet.

L'aboutissement de la quasi-totalité des projets de transports collectifs prévus dans le cadre de ce schéma témoigne d'une ambition forte de développer l'offre de transport multimodale et ainsi de proposer aux chablaisiens des modes alternatifs à la voiture pour leurs déplacements.

Concernant le volet routier, le contournement de Thonon-les-Bains a été mis en service en juin 2008 et la liaison à 2x2 voies entre le carrefour des Chasseurs et Machilly en novembre 2014.

Dans la continuité de l'engagement porté pour favoriser la multimodalité depuis 20 ans, le projet de liaison autoroutière Machilly-Thonon prévu par le schéma multimodal de désenclavement de 1999 s'inscrit désormais dans le schéma de mobilité du Chablais approuvé par le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC) le 3 mai 2018 qui porte également sur les objectifs suivants :

- maintien du transport en commun lacustre avec l'objectif de créer 4 nouvelles lignes
- maillages des aires de co-voiturages, P+R sur les centralités
- renforcement des nœuds multimodaux
- favoriser les centres bourgs au profit des modes actifs
- la modélisation et ses composantes

Les éléments constitutifs et les données de base du modèle multimodal transfrontalier utilisé pour les études de trafic sont décrits aux § 5.0.2.2 et 5.0.2.3 de la pièce 5A.

Le modèle intègre également des données sur le réseau routier et sur le réseau de transports en commun aux différents horizons de modélisation :

- Réseau routier : les données telles que la vitesse, la capacité des axes, le type de carrefour (carrefours à feux, ronds-points, priorités à droite, ...) permettent de construire le réseau routier du modèle.
- Réseau de transport en commun : les itinéraires des lignes de transports en commun que ce soit les trains, les cars interurbains ou les bus urbains sont fournis ainsi que la localisation des arrêts et les horaires de passage.

Ainsi, tous les projets d'aménagements routiers et de transports en commun ainsi que les modifications d'offre de transport (fréquence par exemple) recensés sur le périmètre du modèle et envisagés aux horizons de modélisation sont ainsi pris en compte. C'est en particulier le cas du THNS 1005 entre Thonon-les-Bains et Genève, de la liaison CEVA, du BHNS Tango ou du tram à Annemasse qui sont des projets prévus à l'horizon 2020 (Cf. pièce 5A, § 5.0.2.3).

Des données sur la mobilité dans le périmètre de modélisation sont intégrées dans le modèle. Elles permettent de modéliser le comportement des usagers, leurs habitudes de déplacements, et le niveau de trafic sur les axes routiers ou le remplissage des transports en commun. Les résultats de différentes enquêtes (frontières, déplacements) et comptages (routiers, transports en commun) sont ainsi intégrés dans le modèle.

Le MMT prend en compte dans ses données d'entrée les différents modes de transports : véhicule particulier, conducteur ou passager, deux roues motorisées, transports en commun, marche à pied et vélo. Il ne permet par contre que de fournir des prévisions de trafic pour les véhicules particuliers et les poids lourds sous la forme de résultats « Tous Véhicules ». Pour déterminer la part des poids lourds et des véhicules légers, il a été retenu un taux de poids lourds de 5,4 %. Il correspond au taux de poids lourds moyen constaté sur les RD903 et RD1005 entre 2010 et 2014.

Trafics sur les trois axes principaux actuels, RD 903, 1005 et 1206, en pointe et sur la journée en 2010 (avant coupure de la voie ferrée Annemasse – Genève-Eaux-Vives), 2012 (après coupure de la voie ferrée Annemasse – Genève-Eaux-Vives) et 2017 (dernière année pleine) :

	Comptages RD du Département						
	2010			2012	2017		
	HPM	HPS	TMJA	TMJA	HPM	HPS	TMJA
RD903-Machilly-Bons-en-Chablais (n°39)	1 017	1 290	14 056	14 961	1 087	1 473	16 332
RD903-Bons-en-Chablais-Thonon-les-Bains (n°40)	763	1 093	11 855	12 674	893	1 240	14 056
RD1005-Douvaine-Sciez (n°64)	1 079	1 472	19 057	19 398	1 164	1 456	20 172
RD1206-Machilly-Douvaine (n°97)	956	1 376	15 814	16 043	941	1 305	15 622

La segmentation des usagers

La segmentation des usagers est déterminée dans le cadre des enquêtes qui servent d'entrants au modèle de trafic. Ces enquêtes n'intègrent cependant pas le caractère frontalier pour le MMT. Les résultats sur le territoire dans le MMT sont les suivants :

	2014	2020	2030
Actifs	26 333	28 846	30 624
Actifs à temps partiel	7 451	8 103	8 535
Inactifs	8 287	9 169	9 871
Retraités	15 114	19 307	23 844
Touristes (non-résidents)	1 199	1 338	1 486
Total	58 385	66 762	74 359

Nota : ce total ne représente pas toute la population : il manque les scolaires et les étudiants notamment

Il n'est par contre possible de déterminer ni la segmentation des usagers empruntant les axes à l'heure actuelle ni la segmentation des trafics modélisés avec ou sans projet.

Enfin, dans l'EDGT de 2017 sur Thonon Agglomération, en moyenne sur un jour ouvré, 14 800 personnes réalisent un déplacement vers la Suisse.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que le maître d'ouvrage resitue le projet dans le contexte de développement multimodal des transports dans le Chablais que n'a pas appréhendé le public dans toutes ses dimensions. Ce contexte multimodal est bien modélisé en tenant compte des projets de transport tout modes confondus ainsi que du profil socio-économique des usagers, à l'exception de leur caractère frontalier. La commission regrette que ce paramètre ne soit pas identifié au sein du MMT. Elle ne peut que faire le constat du nombre moyen de personnes se déplaçant depuis le territoire de Thonon Agglomération vers la Suisse, soit 14 800 personnes en 2017.

Observation

OBS/L'association des travaux relatifs au projet routier et aux passages à niveau est parfois prise comme un prétexte destiné à montrer que le projet dans son ensemble possède un objectif de sécurité renforcé.

CE/Quels sont les avantages et les inconvénients de la prise en charge simultanée des deux projets ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre de la concertation publique sur le projet autoroutier, SNCF Réseau a demandé, par courrier du 22 février 2016 au préfet de département, « d'intégrer la suppression des PN 65 et 66 à Perrignier au projet de liaison autoroutière ».

Le moment de circulation (produit du trafic ferroviaire journalier par le trafic moyen journalier annuel routier) à l'horizon de la mise en service de la liaison autoroutière, prenant en compte les circulations du Léman Express et le trafic de la liaison autoroutière, reste inférieur au seuil de 500 000 et n'imposait pas la suppression des deux passages à niveau (PN).

La suppression du PN 65 et la dénivellation du PN 66 sont néanmoins très souhaitables dans la mesure où ils se situent à proximité immédiate du diffuseur de Perrignier et où le trafic sur les routes départementales concernées va a minima doubler avec la mise en service de la liaison autoroutière concédée Machilly - Thonon. La sécurité du PN 66 n'est par ailleurs pas optimale même si le diagnostic réalisé en 2010 ne qualifie pas ce PN de préoccupant.

Le projet de suppression des passages à niveau a donc été retenu lors du comité de pilotage du projet de liaison autoroutière du 29 mars 2016 et a donné lieu à une concertation publique spécifique en septembre 2016. Les deux opérations sont fonctionnellement indépendantes, mais liées dans la mesure où l'opération ferroviaire est justifiée par l'aménagement de la liaison autoroutière – et ne serait pas réalisée si la liaison autoroutière devait ne pas se faire. C'est pourquoi, elles donnent lieu à une enquête publique unique, conformément aux dispositions de l'article L123-6 du code de l'environnement.

Dans l'évaluation socio-économique de l'ensemble du projet, les bénéfices au titre de la sécurité sont exclusivement liés aux reports des routes départementales (qui présentent un risque statistique d'accidents élevé) vers l'autoroute où le risque statistique d'accidents est faible. Le bilan sécurité au titre de la suppression des PN est en effet neutre. Si les PN étaient maintenus, il y aurait un accroissement du risque d'accidents du fait de l'aménagement autoroutier. Dans la mesure où les PN sont supprimés, ce risque d'accidents supplémentaires est supprimé.

Il est à noter par ailleurs que les PN constituent le facteur d'insécurité le plus élevé pour les gestionnaires ferroviaires avec des accidents dramatiques (comme celui d'Allinges en 2008), mais aussi des incidents mineurs pouvant entraîner des irrégularités d'exploitation des lignes. Aussi, la dénivellation des PN 65 et 66 ne peut qu'agir favorablement sur la robustesse du service Léman Express.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que la suppression des deux passages à niveau est bien justifiée au regard du risque accru d'accidents avec l'augmentation du cadencement des trains suite à la mise en service du Léman Express et l'augmentation du trafic routier au niveau de ces passages si l'autoroute est réalisée.

Observation

OBS/Il est souvent indiqué que l'autoroute est une « pompe à trafic », c'est une idée qui rejoint celle qui est exprimée par d'autres publics, s'appuyant sur des études économiques¹⁶ pour montrer que le projet permettra un trafic supérieur qui tendra vers la saturation à terme.

CE/Les notions économiques avancées ne tiennent vraisemblablement pas compte du contexte local (Thonon-les-Bains n'est pas une grande ville américaine) et notamment de la planification envisagée tendant à rationaliser (et limiter) l'extension de l'implantation des populations et des activités à l'extrémité nord-est du Chablais.

Existe-t-il une évaluation socio-économique simple montrant qu'il y a cohérence entre le dimensionnement du projet et les projections d'aménagement afin d'appuyer l'hypothèse d'une convergence entre les besoins en transport et les capacités de l'ouvrage à terme ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les études de trafic qui ont servi au dimensionnement de la liaison autoroutière tiennent compte des documents d'orientation élaborés par les collectivités afin de déterminer les évolutions de population et d'emploi. Ainsi, pour établir la situation prospective aux horizons 2020 et 2030 dans le Modèle Multimodal Transfrontalier (MMT), les variables socio-économiques qui entrent dans le calcul du modèle (population, emplois, effectifs scolaires) sont celles définies dans le Projet d'Agglomération 2 du « Grand Genève ». L'évaluation socio-économique qui s'appuie sur ces mêmes études de trafic tient donc également compte de ces données.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage et considère que le projet a été programmé et dimensionné dans le cadre d'une vision prospective élaborée et partagée par les acteurs locaux. Cette vision s'inscrit dans le cadre d'un bassin de vie qui est celui du Grand Genève, constituant une métropole en voie d'expansion autour du Léman et dans laquelle le Chablais est identifié en tant que territoire en cours de métropolisation devant disposer d'infrastructures de transport adaptées.

D'autre part, la commission constate que la modélisation de la mobilité, intégrant le trafic routier et les déplacements en transport en commun, fait état d'une augmentation d'environ 500 déplacements supplémentaires effectués sur le corridor aux heures de pointe. Le maître d'ouvrage précise (Cf. impacts sur le territoire suisse) que cette augmentation de déplacements représente une hausse de trafic avec la liaison Machilly-Thonon d'environ +10% à +11% par rapport à la situation de référence sans projet (pour mémoire la situation sans l'autoroute en 2024, date de sa mise en service, correspondant à l'évolution du territoire en l'absence de projet). Le maître d'ouvrage précise que cet ordre de grandeur de 10 à 11 % est celui attendu après la mise en service d'une infrastructure aussi structurante pour un territoire. La commission considère que l'on ne peut qualifier le projet de « pompe à trafic ».

Observation

OBS/L'exemple de la liaison autoroutière Annecy-Genève est souvent cité pour montrer que la réalisation de cette section autoroutière n'a pas apparemment traité le problème de saturation des villes traversées par les routes départementales (Cruseilles, Allonzier-la-Caille...).

¹⁶ Principle of economics », de Gregory Mankiw mentionnée par une observation. Paradoxe de Braess mentionné par une autre observation

CE/Quelle analyse fait-on de cette situation en termes de trafic, de péage et d'attraction des populations plus lointaines ?

Réponse du maître d'ouvrage

Mise en service le 22 décembre 2008, la liaison autoroutière permettant de joindre Annecy à Genève a permis de capter une part importante du trafic de la RD1201 en direction de Genève. En 2016, 28 726 véhicules/jours sont recensés en moyenne journalière annuelle sur l'autoroute. Le délestage de la RD1201 a de fait permis aux communes de Cruseilles et d'Allonzier-la-Caille de réaménager leur centre afin de leur donner une configuration plus urbaine et de sécuriser les modes actifs et leur donner plus d'espace.

La mise en service de ce tronçon autoroutier a permis de proposer deux itinéraires aux usagers entre Annecy et Genève : un itinéraire payant permettant un déplacement plus rapide, confortable et sûr, et un itinéraire gratuit empruntant la RD1201. Sur cet axe, les niveaux de trafic restent importants (TMJA de 14 925 en 2016 entre Allonzier-la-Caille et Cruseilles, TMJA de 18 996 en 2007). Ceci est notamment dû au coût du péage (7,7 € entre Annecy et Genève) qui dissuade certains usagers préférant utiliser le réseau départemental.

Avis de la commission d'enquête

La commission constate au regard des données de trafic de l'autoroute entre Annecy et Genève, qu'effectivement, le trafic sur la RD1201 entre Allonzier-la-Caille demeure important mais qu'il a permis de réaménager les centres bourgs afin d'améliorer la sécurité et le confort des riverains. La commission estime que la modulation tarifaire du péage, sollicitée par le public dans de nombreuses observations, est à prendre en compte ; elle émet une recommandation dans ce sens.

V.3.1.2 Autoroute ou 2x2 voies ou 2x1 voies

Observation

OBS/D'assez nombreuses observations portent sur choix d'une 2x2 voies plutôt qu'une autoroute, les deux intérêts avancés étant d'une part le non péage et d'autre part la desserte de plus nombreux points secteurs sur l'axe Machilly-Thonon-les-Bains.

Certaines autres observations indiquent qu'un ouvrage 2x1 voies permettrait de lisser les trafics aux extrémités tout en améliorant la fluidité du trafic. Dans cette logique, une autre observation indique que le projet -comme cela se pratique dans d'autre pays- pourrait être bâti sur la base d'une 2x1 voie tout en réservant les espaces au droit des ouvrages notamment pour une évolution possible.

CE/Peut-on indiquer les différences en terme de débit (densité, vitesse), d'emprise au sol, de contraintes de tracés, d'ouvrages annexes, de coût et de fonctionnalités entre ces deux types d'ouvrage, ainsi que les raisons de leur non choix ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le guide technique SETRA de septembre 2011 « 2 x 1 voie - Route à chaussées séparées » stipule qu'une route à 2x1 voie est bien adaptée pour des niveaux de trafic durablement modérés, avec un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de l'ordre de 10 000 v/j, et ne dépassant pas à moyen ou long terme 15 000 v/j. Ce type de route peut être envisagée pour des TMJA sensiblement plus élevés, de 15 000 à 20 000 v/j mais son usage conduira dans ce cas à un niveau de service inférieur, avec une vitesse de parcours nettement plus basse que la vitesse limite autorisée - 90km/h sur ce type de route hors créneaux de dépassement - et un risque de saturation élevé à des périodes plus ou moins récurrentes. En tout état de cause, les routes à 2x1 voie n'ont pas vocation à constituer la première phase d'une future voie à caractéristiques autoroutières.

Au regard des trafics prévus à la mise en service, la réalisation d'une route à 2x1 voie à chaussées séparées n'est pas envisagée par le maître d'ouvrage.

Avis de la commission d'enquête

La commission constate qu'une 2x1 voie à chaussée séparée n'est pas adaptée pour écouler le trafic attendu sans contraindre le niveau de service.

Concernant les souhaits exprimés relatifs à la 2x2 voies sans péage, voir le paragraphe relatif aux modalités de financement de l'ouvrage.

V.3.1.3 Tronçon autoroutier « cul de sac » ?

Observation

OBS/Des contestations sont toujours présentées sur les capacités des réseaux routiers d'extrémité à absorber les flux issus de la partie autoroutière (côté Thonon-les-Bains et Annemasse). On peut noter à titre indicatif les observations suivantes :

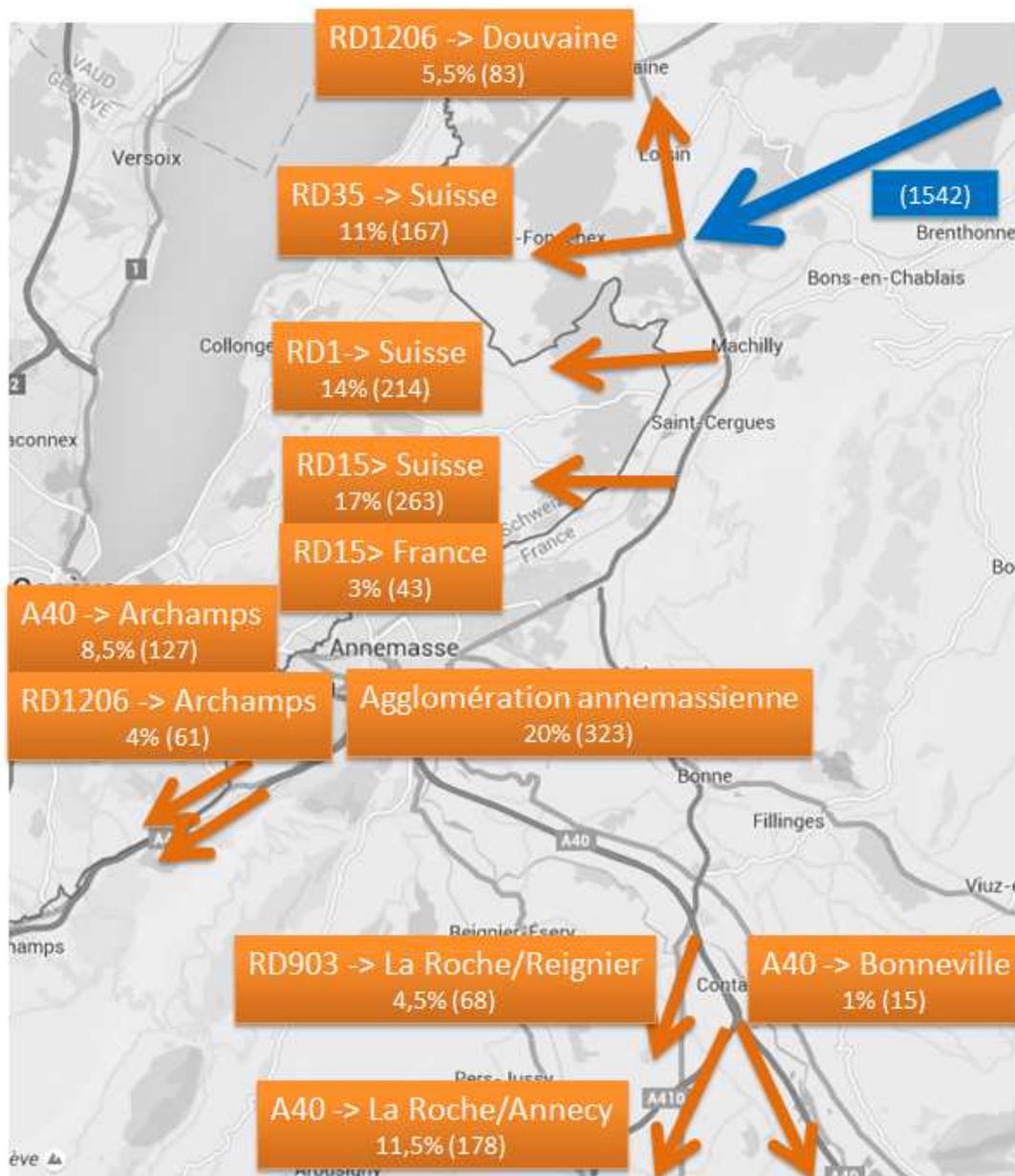
- Le long mémoire de la commune de Jussy en Suisse, indique que non seulement les enseignements et les engagements des procédures précédentes n'ont pas été intégrés mais souligne également tous les dysfonctionnements prévisibles résultant de la réalisation du projet sur ses routes et villages.
- Le projet doit intégrer le traitement du débouché actuel du contournement au "pont de la Dranse", entre Thonon et Publier compte-tenu des évolutions attendues de trafic : les études de trafic réalisées lors du contournement de Thonon posaient déjà cette exigence, celle-ci doit être intégrée à la concession car elle en constitue une mesure d'accompagnement indispensable, sous peine d'engorger les zones de Thonon Est et du Larry. Le contournement doit être amené jusqu'au Larry avec un élargissement du pont sur la Dranse afin de ne pas pénaliser les zones d'activités de Vongy et de Publier.
- L'étude d'impact conclut à l'absence de mesure à prendre au regard des effets induits sur le trafic aux extrémités du projet, elle précise également que sur l'agglomération annemassienne, l'amplification de la situation existante sur le réseau secondaire se fait dans des mesures raisonnables (trafics attendus en deçà des niveaux de capacité des voies). Néanmoins la commission note les inquiétudes des usagers et des riverains, partagées également par les Conseils Municipaux.
- Thonon Agglomération et les Conseils Municipaux de Brenthonne, Le Lyaud, Margencel, Loisin, Orcier et Veigy-Foncenex demandent de « tout mettre en œuvre pour favoriser les interconnexions entre la RD1005 et la RD25 à des fins de fluidification de trafic ».
- Annemasse Agglomération demande « des mesures d'accompagnement sur le réseau routier primaire et secondaire connecté à la nouvelle autoroute (notamment RD1206, RD15 et RD1).

CE/En raison des difficultés de lecture du dossier, les observations sont peu étayées par des chiffres. Des données sont fournies par ailleurs en réponses aux remarques de l'Ae. Est-il possible de présenter dans un tableau simple les trafics en direction d'une part de Saint-Gingolph et d'autre part d'Annemasse-Genève sur les petites routes sur lesquelles va se déverser le trafic, avant travaux CEVA, aujourd'hui, en 2020 et en 2030 ? Peut-on identifier les distributions des trafics frontaliers au-delà de Machilly, (les cartes existant mais étant peu accessibles) jusque dans les voies de passage (douanes) en Suisse ?

Réponse du maître d'ouvrage

En complément des éléments donnés dans le dossier d'enquête concernant les destinations usagers empruntant la liaison autoroutière à l'heure de pointe du matin (Cf. pièce 5b, § 8.6.2.2), il est présenté ci-dessous une répartition plus fine par axe. Il est ainsi possible de distinguer la distribution des trafics frontaliers qui rejoignent la Suisse : 11% par la RD35, 14% par la RD1 et 17% par la RD15.

Avis de la commission d'enquête



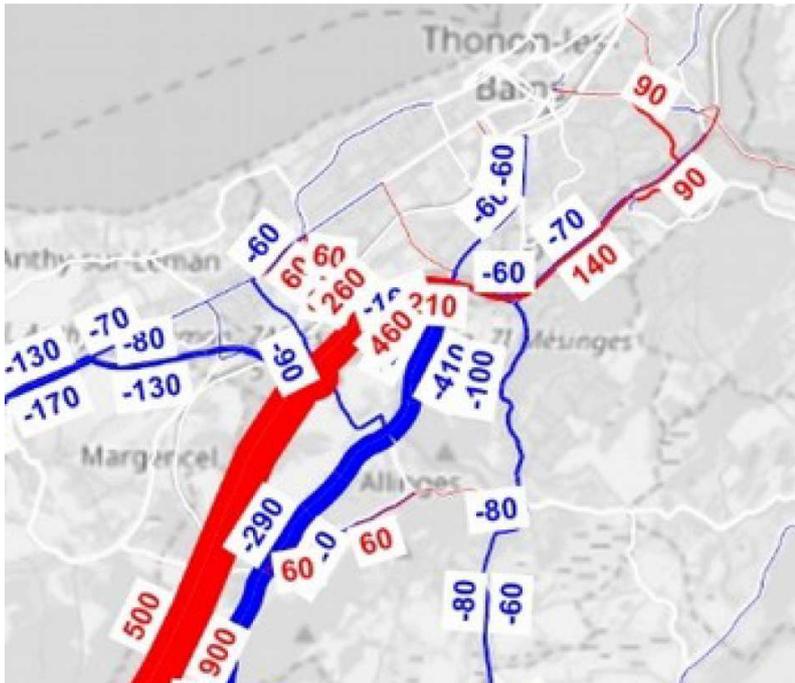
La commission constate qu'à l'heure de pointe du matin, 42% du trafic se diffuse au niveau des voies frontalières (RD35, RD1, RD15) vers la Suisse. L'étude d'impact met en évidence pour ces voies : une très faible augmentation de trafic de 2% sur la RD1 (+2%), une augmentation de 14% sur la RD35 (compatible avec la capacité de la voie) et une augmentation de 23.5% sur la RD15 pouvant occasionner des situations de saturation aux heures de pointe.

La commission recommande, suite à la demande d'Annemasse Agglomération qui demande « des mesures d'accompagnement sur le réseau routier primaire et secondaire connecté à la nouvelle autoroute », que les études détaillées précisent plus finement les impacts sur la RD15 et proposent d'éventuelles mesures adaptées.

En référence à l'étude d'impact, la commission constate, au sud, des augmentations de trafic sont de 3.5% sur la RD1206 en direction d'Annemasse et 9.5% sur la RD903 en direction de Findrol. Ces axes ont déjà atteint leur limite de capacité et sont confrontés à des situations de saturation aux heures de

pointes. La commission recommande que l'axe A40/Chasseurs soit réalisé concomitamment à la mise en service de l'autoroute.

Côté Est, à l'heure de pointe du soir, la situation n'est pas détaillée dans l'étude d'impact, si ce n'est les valeurs des reports (voir figure ci-dessous) :



La commission recommande de préciser dans les études détaillées les taux d'occupation des voies à l'Est du diffuseur, au niveau du contournement de Thonon et au niveau de Publier.

Les cas de la RD25 et RD135 sont examinés plus loin.

V.3.1.4 Autoroute en concurrence avec les autres modes de transport

Observation

OBS/Il existe de très nombreuses observations indiquant de façon souvent contradictoire que l'autoroute sera un ouvrage favorisant un trafic routier dense avec pour conséquence un sous-emploi des autres modes collectifs ou au contraire que les habitudes, la demande d'efficacité au quotidien ne changeront pas ce qui aura pour effet un maintien des trafics sur les voies habituelles et une sous fréquentation de l'autoroute au.

Dans les deux cas, la rentabilité soit des infrastructures de transport public soit de l'autoroute sera insuffisante, les collectivités (et les contribuables) étant alors contraints à résorber les dépassements par rapport aux objectifs.

On note ainsi (de façon non exhaustive) les remarques suivantes :

- « La liaison...apparaît directement en concurrence avec l'offre Léman Express...l'analyse est très succincte...puisque le rapport se contente d'indiquer que l'impact de la liaison autoroutière sur la fréquentation du Léman Express est nul ».
- La Ville de Genève quant à elle, considère que les ouvrages publics en cours de construction seront sous employés car le trafic sera détourné par l'autoroute et qu'ainsi le contribuable devra compenser les manques de rentabilité de l'objectif.

CE/Peut-on apporter une réponse simple fondée d'une part sur les retours d'expérience connus dans de telles situations et d'autre part sur la modélisation effectuée ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le modèle de trafic transfrontalier (MMT) est multimodal et tient compte des différentes modes de transports offerts aux usagers. La modélisation montre que la liaison autoroutière est empruntée par des usagers qui bénéficient du gain de temps qu'elle apporte et cela bien que ceux-ci doivent s'acquitter d'un péage dont le coût est pris en compte dans la modélisation au moment où l'utilisateur fait le choix de son mode de transport. La modélisation montre également que la mise en service de Machilly-Thonon n'influe pas sur la fréquentation des transports collectifs, notamment celle attendue sur le CEVA.

Les fréquentations attendues dans le CEVA sont données en pièce 7 (§2.6.4-p.48 en situation de référence et §3.4.1.8-p.60 en situation avec Machilly-Thonon) et récapitulées ci-dessous :

	Fréquentations issues du MMT			
	2020 sans projet		2020 avec projet	
	PPM	PPS	PPM	PPS
Annemasse -> Machilly	500	410	540	450
Machilly->Bons-en-Chablais	470	450	420	480
Bons-en-Chablais->Perrignier	400	430	420	440
Perrignier->Thonon-les-Bains	250	280	270	300

Nota : les fréquentations sont données pour les périodes de pointe du matin et du soir : 7h-9h et 16h-18h

La mise en service de Machilly-Thonon n'influe pas sur les fréquentations attendues du CEVA : les différences observées entre la situation de référence et la situation avec Machilly-Thonon sont de l'ordre de 50 voyageurs et ne sont pas significatives au regard de la sensibilité et de la précision fournie par le modèle de trafic.

Un test a par ailleurs été réalisé en 2015 sur le modèle multimodal transfrontalier (MMT), dans sa version 2.0, afin de déterminer si l'amélioration volontariste des services des transports collectifs pouvait permettre de desservir le Chablais efficacement. Ce test prévoyait :

L'ajout d'un service ferroviaire entre Evian-les-Bains et Annemasse pour atteindre 3 trains/heure ;

L'amélioration des fréquences de rabattement des TC aux gares ;

L'aménagement d'un site propre en continu sur la RD1005 pour le THNS et une hausse de sa fréquence pour atteindre 6 services / heure.

Pas de réalisation de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains.

Il ressort de ce test les résultats suivants, à l'horizon 2024, avec l'amélioration significative de l'offre en transport collectif et une saturation d'une partie du réseau routier :

Pour le BHNS de la RD1005 : entre +100 et +300 voyageurs en périodes de pointe du matin et du soir.

Pour la ligne ferroviaire, une hausse significative de trafic sur la liaison Thonon-Annemasse :

+850 voyageurs à la période de pointe du matin, soit +60% par rapport au scénario de référence ;

+1 200 voyageurs à la période de pointe du soir, soit +80% par rapport au scénario de référence.

Malgré une baisse de charge de trafic sur la RD1005, la réduction de capacité engendrée sur l'axe induit une saturation marquée. Ni le BHNS, ni les reports vers la RD903 ne permettent d'écouler le trafic de manière satisfaisante.

Un report massif d'usagers sur des axes moins congestionnés, notamment les RD25 et RD903. La RD903 atteint son trafic de saturation avec une augmentation de trafic de + 850 véh / heure en pointe (+ 50%) et des saturations régulières dans tous les centres urbains traversés.

Ce test montre que le seul aménagement de transports collectifs ne permet pas d'apporter une réponse satisfaisante à toute la demande de mobilité du secteur. Malgré un report modal au profit des transports collectifs très favorable, un tel scénario ne permet pas, en l'absence de nouvel aménagement structurant routier (type nouvelle liaison Machilly-Thonon), d'éviter les congestions routières dans toutes les traverses d'agglomération.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage qui met en évidence des différences non significatives de fréquentation du CEVA, de l'ordre d'un maximum de 50 voyageurs aux heures de pointe du matin ou du soir entre la situation avec l'autoroute et sans autoroute. La commission estime que l'on ne peut évoquer une concurrence entre ces deux modes de transport.

Observation

OBS/Le thème de la concurrence entre modes de transport apparaît également avec les demandes relatives à la prise en charge par le rail des transports actuellement assurés par les poids lourds. Il est souhaité dans quelques observations que le rail se développe pour assurer ce développement. Il est également noté « qu'il n'y a aucune politique de ferroutage ».

CE/Le problème est vraisemblablement complexe dans la situation du Chablais s'étendant sur un petit territoire et les perspectives peu sinon pas abordées dans le cadre du dossier.

Peut-on cependant donner des éléments de réponse en indiquant les potentiels sur les voies actuelles avec les trafics envisagés par Léman Express, sur des voies futures en construction, sur les aménagements nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble, sur des échéances éventuelles et sur le réalisme de telles solutions et sur les options ferroutage d'une façon générale ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le réseau ferroviaire en Haute-Savoie est principalement constitué de voie unique, donc par construction nécessairement limité en capacité quel que soit le mode de signalisation, et donc peu propice au développement du ferroutage. Cf. également les réponses au VI.3.3.2. et VI.3.3.3.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage concernant que le réseau ferroviaire de Haute-Savoie est peu adapté au développement du ferroutage.

V.3.2 Modélisation MMT

Observation

OBS/La compréhension de la modélisation est complexe pour le lecteur non averti, or il s'agit d'un point essentiel sur lequel s'appuie l'analyse des trafics obtenus sur les différentes voies en fonction des hypothèses retenues. Dans les observations, on note en particulier :

- Des interrogations sur l'outil et sur son fonctionnement, version, éventuelle erreur du jeu de paramètres retenus pour le calage de la fonction de distribution, indications sur le calage du modèle.
- De nombreuses observations (dont celle de la ville de Genève) contestant le fait que les données de comptage de 2014 ont servi de base pour évaluer le trafic actuel et notamment la saturation de certains axes alors que la liaison ferroviaire Genève-Annemasse a été supprimée en 2011 en raison des travaux entrepris pour la réalisation du CEVA ce qui ne correspond pas à une situation antérieure avant travaux.
- Des remarques sur le choix des ouvrages qui sont pris en compte à terme dans les simulations et dans les scénarios (CEVA, Léman Express, Traversée du Lac à Genève, vers Nyon, Vers Lausanne, itinéraires de modes doux). Il convient de s'interroger sur le nombre d'observations indiquant que CEVA et Léman Express n'ont pas été pris en compte !

CE/Pour clarifier la compréhension du lecteur et du public, il convient d'indiquer de façon simple –sans nécessairement de justifications de calculs non assimilables par la très grande majorité– les paramètres qui ont conduit au choix de la solution actuelle. La démarche doit être expliquée en partant des bases de la simulation (hypothèses de 1995, enquêtes grands territoires, modèle 2007 etc.) et en répondant notamment aux observations de la Ville de Genève quant à la prise en compte d'un scénario incluant la traversée du Lac et à l'affichage de précisions sur les zones périphériques en bordure de frontière.

Réponse du maître d'ouvrage

Pour la décision de mise à péage de la liaison Machilly-Thonon, une nouvelle étude trafic a été entreprise et des tests ont été réalisés en s'appuyant sur le modèle multimodal transfrontalier (MMT). D'abord sur la version 2.0 du MMT, version du modèle disponible en 2014. C'est sur cette version notamment qu'a été réalisé le test d'un scénario dit « volontariste TC » présenté dans le dossier d'enquête en pièce 5a au §4.2.2, p.21.

Courant 2015, de nouveaux tests sont réalisés sur la nouvelle version 2.2 du MMT intégrant notamment l'actualisation des données socio-économiques. Ils ont permis de préciser les premiers tests réalisés et apporter une correction sur les distributions des flux sur certains barreaux de raccordement (RD25 par exemple) qui étaient incohérents.

Les hypothèses du modèle de trafic sont celles retenues de façon partenariale entre les acteurs français et suisse, notamment concernant la constitution de la situation actuelle et le choix des données socio-économiques, enquêtes et comptages qui permettent de l'alimenter. L'analyse de l'évolution des TMJA donnés au §2.4.1.1 entre 2010 et 2017 montre une croissance d'environ 2,5%/an sur la RD903 et de 0,85%/an sur la RD1005. Il n'y a pas eu d'évolution de trafic sur la RD1206 entre Machilly et Douvaine. A titre de comparaison, la croissance de trafic sur l'ensemble du réseau routier départemental entre 2010 et 2017 a été de 1,67%/an. Il peut donc être conclu qu'il n'y a pas d'augmentation significative du trafic dans notre secteur d'études suite au début des travaux du CEVA en 2011.

La mise en place de scénarios aux horizons 2020 et 2030 implique l'intégration des projets de transports en commun (trains, transports urbains et interurbains) et de voiries (nouvel axe routier ou modification d'un axe existant) dans ces scénarios. Aussi tous les projets routiers et de transports en commun ainsi que les modifications d'offre de transport (fréquence par exemple) recensés sur le périmètre du modèle et envisagés aux horizons de modélisation sont pris en compte. On peut par exemple citer le THNS 1005 entre Thonon-les-Bains et Genève ou le CEVA qui sont des projets réalisés ou envisagés à l'horizon 2020. La liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains est envisagée indépendamment du projet de traversée du lac. Nonobstant son inscription au plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral le 29 avril 2015, les incertitudes quant aux caractéristiques du projet de traversée du lac, en particulier les conditions de son raccordement sur le réseau autoroutier suisse et/ou français, et aux modalités de son exploitation (existence d'un péage et montant) ne permettaient pas de prendre en compte la traversée du lac dans les études de trafic de la liaison concédée Machilly – Thonon-les-Bains au stade de l'enquête d'utilité publique du projet. Les études détaillées de la liaison autoroutière pourront intégrer ultérieurement le projet de traversée du lac, sur la base des conclusions des études engagées par le Canton de Genève en liaison avec les services de l'État et des collectivités françaises, prenant en compte la liaison Machilly – Thonon-les-Bains.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage apporte des réponses précises concernant le calage du modèle (des précisions complémentaires sont apportées aux autorités suisses dans le paragraphe dédié) ; l'absence d'augmentation significative du trafic dans le secteur d'études suite au début des travaux du CEVA en 2011 ; le prise en compte des projets de transport en commun et de voies dans la modélisation à l'exception de la traversée du lac Léman.

La commission considère que le logiciel de simulation de trafic MMT constitue un outil partagé par les acteurs français et suisses permettant d'étudier la mobilité sur le bassin genevois, qu'il est régulièrement mis à jour suivant des modalités validés ; et qu'à ce titre les simulations présentées dans l'étude d'impact ne lui paraissent pas devoir être remises en cause.

V.3.3 Interrogations sur les fonctionnalités de l'ouvrage

V.3.3.1 Réalisation de la partie Chasseurs-A40

Observation

OBS/Plusieurs collectivités demandent l'étude et la réalisation du dernier tronçon entre le carrefour des Chasseurs et l'A40 : Thonon Agglomération, Annemasse Agglomération (« le plus rapidement possible »), Bons en Chablais, Brenthonne, Fessy, Le Lyaud, Margencel, Orcier, Loisin, Veigy-Foncenex.

OBS/ « Pour le désenclavement, c'est la "liaison Carrefour des Chasseurs-A40" qui devrait être l'absolue priorité et n'est prévue que pour des études ultérieures. »

CE/Dans la mesure où le tronçon Machilly-Thonon-les-Bains et le tronçon Chasseurs-A40 constituent des éléments du Schéma de désenclavement, quelles sont les échéances pour la réalisation de l'ensemble ? La seule réalisation à terme rapproché de Machilly-Thonon-les-Bains peut-elle se justifier de l'intérêt public alors qu'il n'y a pas de visibilité sur A40-Chasseurs ? (Pour rappel, l'objectif avancé est de desservir le Chablais depuis Annemasse-Genève et l'A40).

Réponse du maître d'ouvrage

L'évaluation socio-économique portée au dossier d'enquête atteste de l'utilité publique de la liaison autoroutière Machilly-Thonon-les-Bains, indépendamment de la réalisation ultérieure de l'aménagement entre A40 et les Chasseurs à une échéance non définie à ce jour.

L'aménagement de la RD903 entre A40 et les Chasseurs, porté par le Département de Haute-Savoie, n'est pas de même nature que la liaison autoroutière. En effet, il s'agit ici de réaménagement du réseau routier départemental existant pour en améliorer la sécurité et la capacité des carrefours. Les études préalables sont programmées début d'année 2019. L'échéance de mise en service de l'aménagement non définie à ce jour devrait s'opérer après la mise en service de la liaison autoroutière.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que des dates d'études préalables sont précisées ; elle réitère sa recommandation formulée au paragraphe VI.3.1.3, afin que l'axe A40/Chasseurs soit réalisé concomitamment à la mise en service de l'autoroute au regard des limites de capacité et des situations de saturation aux heures de pointes sur la RD1206 en direction d'Annemasse et sur la RD903 en direction de Findrol.

V.3.3.2 Utilisation de l'autoroute par les poids lourds

Observation

OBS/L'utilisation de l'autoroute par les poids lourds est très souvent citée et dans la majorité des cas il est demandé d'obliger ces derniers à utiliser l'autoroute afin de transférer une partie significative des charges.

OBS/Les entreprises ayant une fonction transport s'expriment fréquemment sur les grandes difficultés actuelles de circulation, sur les usages consistant à prendre des petites routes avec des poids lourds, sur le danger que cela représente et sur la nécessité d'arriver à une construction de l'autoroute rapidement.

CE/Les points auxquels il convient d'apporter une réponse sont les suivants :

- Quelles sont les options actuelles sur l'obligation d'utilisation de l'autoroute par les poids lourds (la réponse indiquant que l'obligation est de la responsabilité des communes dans un tel cadre est connue mais apparaît insuffisante pour l'approche de l'utilité publique). Il est fait mention dans l'étude d'un diagnostic poids lourds envisagé par le Département 74 avant une éventuelle interdiction du transit PL sur les DR903 et 1005, quels sont les paramètres pouvant être pris en compte pour l'interdiction ou non de leur transit.

- Existe-t-il une possibilité technique et économique pour transférer une partie des charges de la route sur le rail aujourd'hui dans le contexte chablaisien, quelles en seraient les conditions ?
- Lors de la DUP de 2006, l'enquête publique préalable avait fait état de la demande d'adaptation de tracé pour la réalisation future d'une plate-forme de fret en liaison avec la gare de Perrignier. Cette demande émanait des collectivités territoriales, du SIAC, de Chablais Léman Développement, du Groupement transfrontalier Européen, de l'association Oui au désenclavement, de l'association DCPH ainsi qu'un nombre important de particuliers. Il est également fait état d'une étude portée par le SIAC et réalisée par le Cabinet Isis Ingénierie concernant la faisabilité du développement des activités de fret ferroviaire dans le cadre de la 2x2 voies Machilly-Thonon-les-Bains.

Il n'est pas fait mention de façon plus détaillée de ce projet de plateforme de fret dont seul l'abandon est évoqué, ce qui autorise alors la création de la variante de tracé jumelé avec la voie ferrée. Quelles en sont les raisons, alors que le document « Stratégie de mobilité du Chablais », versé à l'enquête publique par le SIAC, fixe parmi ses objectifs transversaux, la création de plateformes logistiques multimodales et de fret ferroviaire.

Réponse du maître d'ouvrage

Sur les RD903 et RD1005, il a été identifié un trafic poids lourds (PL) de 5,4% (moyenne sur les deux axes entre 2010 et 2014). Ce taux est dans la moyenne des taux PL rencontrés sur le reste du réseau routier départemental : entre 5 et 6%.

Il n'existe aujourd'hui aucune interdiction de transit PL sur le réseau routier départemental, y compris sur les axes parallèles au réseau autoroutier.

Une interdiction du trafic de transit PL sur les routes départementales doit être justifiée par l'accidentalité ou des caractéristiques géométriques inadaptées sur les routes concernées. En première analyse, ces deux paramètres ne sont pas rencontrés sur les RD903 et RD1005 et ne permettent pas d'envisager une interdiction du transit PL. Comme indiqué au dossier d'enquête, un complément de diagnostic est envisagé, afin d'apprécier notamment l'enjeu d'une telle interdiction (nature du trafic PL et part du trafic de transit).

De façon générale, l'intérêt des entreprises de transport à emprunter l'autoroute, en termes de gain et de sécurisation des temps de parcours ou de confort, permet une diminution sensible du taux de PL sur les axes doublés par une autoroute, sans qu'une interdiction spécifique soit nécessaire. Ainsi, dans le secteur de Cruseilles, le taux de PL moyen entre 2003 et 2008 sur la RD1201 est de 4,6%. Entre 2010 et 2016, suite à la mise en service de l'autoroute entre Annecy et Genève le 22 décembre 2008, ce taux est descendu à 2,87%.

Le projet de plate-forme ferroviaire pour lequel une réservation avait été prise en compte dans la bande de travaux de la route express Machilly-Thonon déclarée d'utilité publique en juillet 2006 n'a pas connu d'avancement depuis cette date. Suite à la concertation de 2016 sur la liaison autoroutière, en l'absence de demandes émanant du monde économique ou de SIAC, et après vérification de l'absence de demande de la réalisation d'une telle plate-forme fret auprès de la SA des Eaux Minérales d'Evian, il a décidé par le comité de pilotage de la liaison autoroutière de supprimer cette réservation.

Avis de la commission d'enquête

La commission note qu'un complément de diagnostic sera réalisé, afin d'apprécier l'enjeu d'une interdiction du trafic PL de transit. La commission estime, au regard des observations formulées durant l'enquête, des témoignages d'élus, et de ce qu'elle a pu constater localement, que l'apaisement des bourgs nécessite de mettre en place une politique visant à réduire le trafic PL de transit.

V.3.3.3 Cas particulier du transport des marchandises de la SAEME

Observation

OBS/ « La suppression de la plateforme ferroviaire est un non-sens sachant que cette ligne à voie unique est la plus chargée de France (avec plus de 1 300 000 t pour les Eaux Minérales d'Evian par train de 750m). Cet

aménagement permettrait une réserve tampon pour les wagons vides à l'embranchement des Eaux Minérales d'Evian d'une part, permettant un point de croisement pour les trains de 750m qui n'existe pas sur la ligne Evian Annemasse, et d'autre part, un point fret pour le Chablais. Il amènerait une amélioration de la régularité des trains, enjeu majeur pour le Léman Express. Si la réserve, prévue en 2006, n'est pas retenue, le projet de fret sera définitivement abandonné ».

OBS/Le problème du fret et de la Société des Eaux minérales d'Evian-les-Bains est également évoqué, avec les inconnues soulevées quant à l'utilisation à terme de l'autoroute. Des avis divergents sont exprimés.

OBS/ « La Société des Eaux Minérales d'Evian, consciente du problème écologique que représente le transport par route, prévoit de passer de 60% à 80% la part de ferroutage en 2019, ce qui enlèvera des milliers de camions par an sur les routes. Le Département pourrait aider la Société des Eaux Minérales de la Versoie à construire un raccordement à la voie ferrée et exiger qu'elle prenne la même décision que sa voisine d'Evian ».

CE/Quels sont par les éclairages sur les projets de la SAEME qui dans le cas d'un abandon du rail pour ses transports deviendrait probablement un contributeur majeur (dans quelle proportion) pour la fréquentation (et la rentabilité) de l'autoroute ?

Réponse du maître d'ouvrage

La SAEME n'envisage pas d'abandonner le rail pour ses transports mais au contraire d'augmenter la part modale du transport par fer de 60% à 75-80% à l'horizon 2020, correspondant à une diminution de 10 000 PL /an sur la route (diminution de 120-130 à 80 PL/jour, principalement sur la RD903), en s'appuyant sur une augmentation du volume de stockage de ses produits finis. Le transport qui restera assuré par le mode routier aura vocation à utiliser l'autoroute pour les raisons développées en réponse au paragraphe précédent. La part de la SAEME dans le trafic PL, aujourd'hui sur les RD903 et RD1005, est par ailleurs à relativiser. Sur la base des dernières de données de trafic portant sur l'année 2017, le nombre de PL sur les RD 903 et RD 1005 est de 2119 véhicules, également répartis entre les deux autres, soit bien au-delà du trafic généré par la SAEME.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que ces chiffres lui ont également été transmis par le directeur de la SAEME qu'elle a rencontré. Elle a pu constater que l'entreprise développe une politique de transport et une politique énergétique visant à réduire au maximum son empreinte carbone. Le transport par rail en fait partie, ce qui a conduit la société à développer une plateforme de fret à Ambérieu (Cf. paragraphe précédent).

La commission note par ailleurs que le trafic poids lourds actuel de la SAEME représente seulement 6% du trafic poids lourds sur les RD903 et RD1005.

V.3.3.4 Association des modes doux

Observation

OBS/De nombreuses demandes sont présentées, depuis les observations très volontaristes (L'ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH indique que plus de la moitié des trajets le sont sur de très petites distances qui seraient à parcourir en vélo ou à pied), jusqu'aux préoccupations très pratiques pour des besoins de rabattement sur les gares, de liaison de bourg à bourg, soit sur les RD qui seront libérées (notamment RD 903) soit sur des sections aménagées en bordure d'autoroute. Aujourd'hui la dangerosité sinon l'impossibilité de circuler à vélo sont de nombreuses fois soulignés. Par exemple :

- Le conseil municipal de Perrignier souhaite que « la mobilité douce fasse partie du débat qui s'ouvrira avec le concessionnaire ; Perrignier, étant au cœur des futures infrastructures, se doit d'avoir un réseau de pistes cyclables connexes avec accès facilités vers les points de dépôts et/ou d'arrivées qui seront l'autoroute et le CEVA (ZI et gare ferroviaire) ».
- Le conseil municipal de Loisin, comme celui de Machilly, indique que la commune a en commun avec Machilly des projets de liaisons modes doux, notamment la ViaRhôna dont le tracé sera positionné en

aval de la liaison et demande que soit intégrée au projet une seconde piste modes doux qui relierait Machilly/Loisin à Bons-en-Chablais.

- Annemasse Agglomération souhaite avoir des assurances quant à la compatibilité du projet avec la ViaRhôna au niveau de Machilly.

CE/Différentes réponses doivent être apportées.

- Les axes structurants notamment ici la ViaRhôna sont souvent cités, ils ont certes une utilité pour le tourisme et certains trajets mais ne correspondent pas souvent à une fonctionnalité pour les usages quotidiens des accès aux gares du Léman Express ou aux péages (covoiturage par exemple), des scolaires ou des trajets courts de bourg à bourg. Quelles sont les liaisons envisagées pour relier et profiter de l'existence des voies ViaRhôna en liaison avec l'autoroute ?
- Dans l'hypothèse où l'autoroute sera construite, des itinéraires de liaison entre les bourgs situés sur les RD et les points d'accès à l'autoroute vont apparaître, notamment vers Machilly, Bons-en-Chablais, Perrignier, Thonon-les-Bains. Quels sont dans ce cas les projets relatifs aux itinéraires de second niveau par rapport aux itinéraires structurants.
- Bien que les maîtrises d'ouvrage soient différentes, en dehors des aménagements de la voie cyclable Léman-Méditerranée, existe-t-il une esquisse de schéma répondant à ces préoccupations ?
- Les cheminements piétons et cycles sont-ils projetés au droit des franchissements de l'autoroute (inférieurs ou supérieurs) et des rétablissements ?

Réponse du maître d'ouvrage

Pour favoriser et sécuriser la pratique du vélo, le Département de Haute-Savoie, en partenariat avec les collectivités locales, développe des véloroutes comprenant voies vertes, voies partagées ou bandes cyclables. Ainsi un plan départemental a été élaboré. Dans le secteur du Bas-Chablais le tracé de la ViaRhôna a été privilégié le long du lac Léman. Dans le secteur de Machilly, la liaison autoroutière est compatible avec la ViaRhôna dont le tracé passe à l'ouest de la RD1206 avant de la traverser au niveau de la route des Creux.

A ce jour, aucun schéma d'aménagement pour développer les infrastructures modes doux pour les déplacements du quotidien n'existe. Le délestage de trafic des routes départementales vers la liaison Machilly-Thonon permettra aux collectivités locales d'envisager des projets de modes doux après la mise en service de la liaison autoroutière.

Les cheminements piétons et cycles sont prévus, au droit des franchissements de l'autoroute, par le biais de trottoirs dont la largeur dépend en fonction du type de voie rétablie, chemin ou RD.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que la liaison autoroutière est bien compatible avec la ViaRhôna dont le tracé passe à l'ouest de la RD1206 avant de la traverser au niveau de la route des Creux ; ceci lève les inquiétudes formulées par les communes de Loisin et Machilly.

La commission note par ailleurs que la Stratégie de mobilité du SIAC, déposée dans le cadre de l'enquête publique, ambitionne d'augmenter la part modale des modes actifs de 28% à 32% en particulier sur les courts trajets en développant les infrastructures des modes doux. Priorité sera notamment donnée au développement des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées depuis les principaux pôles générateurs de déplacements/bassins de vie vers les pôles multimodaux structurants. Un des enjeux est également d'assurer les continuités cyclables.

La commission a pu constater cependant, lors d'entretiens avec différents élus, que l'aménagement de pistes cyclables pouvaient présenter des difficultés au regard des espaces très contraints au sein du tissu urbain et des coûts pour la mise en œuvre. La commission recommande une politique active d'accompagnement des communes pour réaliser des pistes cyclables à formaliser dans le cadre d'un schéma structurant dont les objectifs sont décrits dans la Stratégie de mobilité du SIAC.

V.3.3.5 Cas particulier du péage de Perrignier

Observation

OBS/Des inquiétudes sont formulées quant aux risques de bouchons au niveau du péage compte tenu de la faible longueur de l'autoroute ainsi que des risques de congestions des RD25 et 135 donnant accès à l'échangeur de Perrignier. Plusieurs fois citée également, l'inadaptation de la RD25 à recevoir le trafic généré.

OBS/Le péage de type free flow est plusieurs fois sollicité avec le souhait d'employer des techniques innovantes permettant de plus de réduire les emprises sur les milieux naturels et agricoles.

CE/Quelles réponses peut-on apporter sur ces deux points précis ?

Réponse du maître d'ouvrage

Un diagnostic de la RD25 entre Sciez et Perrignier a été engagé par le Département de la Haute-Savoie afin de déterminer un programme d'aménagement qui puisse répondre d'une part à la nécessité d'écouler les flux routiers mais surtout d'en garantir la sécurité et d'apprécier le traitement à réaliser sur les carrefours et les espaces à réserver pour les modes actifs. L'objectif est de définir ce programme d'aménagement pour début 2019.

Le péage de type free-flow donne lieu à ce jour à des expérimentations des sociétés concessionnaires d'autoroute. Les règles de l'art de ce type de dispositif ne sont pas définies aujourd'hui. La connaissance en matière de péage free-flow pourrait évoluer d'ici l'appel d'offres de concession et le cas échéant, des propositions pourront être faites en ce sens par les candidats, dès lors que les expérimentations confirmeraient l'intérêt du dispositif pour l'optimisation de la conception des barrières de péage et l'exploitation autoroutière.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que la RD25 fera l'objet d'aménagements qui seront définis en 2019.

La commission considère que le cahier des charges d'appel d'offre de concession soit requérir l'étude d'un péage free-flow.

V.3.3.6 Prise en compte du covoiturage

Observation

OBS/De nombreuses observations tendent à souligner qu'à terme, l'option covoiturage sera plus fréquente qu'aujourd'hui et que l'on n'en tient pas compte. De nouvelles formes d'incitation à la pratique du covoiturage sont apparues récemment (tarification nuancée par exemple), elles ne sont pas envisagées ici.

Les associations s'appuyant sur les recommandations de l'Ae considèrent que les affichages du maître d'ouvrage sont insuffisants et que le projet n'a ni évalué les attentes des utilisateurs ni les moyens éventuels de propositions plus performantes.

La CCI recommande également que soit pris en compte le nécessaire aménagement de parkings de covoiturage.

CE/Quelle est la doctrine de l'Etat actuellement dans ce domaine ? Quelles données possède-t-on pour appréhender l'évolution de ce mode de transport, quelle est son importance avec quelques hypothèses sur les évolutions de trafic et sur les pratiques prévisionnelles ? Pourquoi cette pratique n'a pas été envisagée dans les simulations ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le MMT n'intègre pas, en prospective, des changements de comportement de mobilité tels qu'une sensibilité environnementale plus forte ou une préférence pour les modes actifs comme le vélo ou le

covoiturage. En effet, le modèle est calé en situation de référence puis les paramètres de calage propres à chaque groupe de population, restent inchangés lors des tests car nous ne disposons pas de données factuelles permettant de caler le modèle à un horizon prospectif. Le changement de mode des usagers dans le modèle à l'horizon 2030 est fonction de l'offre de chaque mode de transport et de l'utilité qui en découle, selon ses préférences actuelles.

Les changements de comportement dans la mobilité des Français sont des phénomènes lents qui ne se mettent pas en place en quelques années, comme le montre la comparaison de l'EDGT entre 2007 et 2016. La mise à jour lourde du modèle (intégrant les nouvelles enquêtes déplacements) se produit sur un pas d'environ 10 ans et permet de prendre en compte ces évolutions de manière raisonnable.

La projection nationale de transport sur le long terme (CGDD – juillet 2016) retient quant à elle, dans le cadre d'un scénario « SNBC » à l'horizon 2050 les mesures volontaristes suivantes pour atteindre les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone :

- un développement du covoiturage courte distance (<100 km) permettant une diminution de 5 % du trafic des véhicules particuliers ;

- un doublement de la part modale du vélo permettant le report de 1 % du trafic des véhicules particuliers.

Ces chiffres montrent que les évolutions potentielles de comportement n'ont qu'un faible impact, même à long terme (horizon 2050), sur les prévisions de trafic. Le fait que le MMT ne prenne pas en compte ces évolutions, au travers notamment d'une augmentation du taux d'occupation des véhicules, ne remet pas en cause l'ordre de grandeur des résultats de l'étude de trafic.

En outre, même dans l'hypothèse de trafics plus faibles que ceux du scénario de référence de l'étude de trafic, la Valeur Actualisée Nette du projet (VAN) reste largement positive (Cf. pièce 7, § 3.5.4.5).

Avis de la commission d'enquête

La commission estime que la non prise en compte du covoiturage dans la modélisation n'est pas de nature à remettre en cause les évaluations de trafic ni la rentabilité de l'autoroute au regard, d'une part de la diminution limitée qu'induit le covoiturage sur le trafic routier sur des distances < à 100 km ; et d'autre part, des tests de sensibilités réalisés dans le cadre de l'étude socio-économique, montrant qu'avec un trafic plus faible, la Valeur Actualisée Nette du projet (VAN) reste largement positive.

V.3.3.7 Evolution de la sécurité

Observation

OBS/Au regard des préoccupations de sécurité on peut noter les points suivants :

- Pour la Région ARA, cette liaison va faciliter et sécuriser les déplacements à l'intérieur du territoire mais aussi ceux avec l'agglomération d'Annemasse, le reste du département et la métropole de Genève.
- De nombreuses observations dénoncent l'insécurité routière liée à une conduite débridée (dépassements, incivilité au volant), celle-ci résultant le plus souvent des comportements excédés des conducteurs qui attendent la résorption des bouchons et adoptent une conduite à risque.
- Les observations des habitants des villes traversées par les RD se sentent très exposés par le passage des voitures et encore plus des camions coupant le bourg en deux (Brenthonne par exemple).
- Le tracé même des RD apparaît favorable à l'apparition d'accidents avec des passages de bourgs à fort ralentissement et des sections de ligne droite où les vitesses autorisées sont largement dépassées. La conduite de nuit étant par ailleurs aggravante dans cette configuration.
- Certaines observations (Associations) prenant appui sur une prévision de trafic ne diminuant pas sur les RD mais au contraire augmentant, concluent à l'accroissement des accidents qui ont actuellement lieu dans les bourgs.
- Enfin des mesures particulières sont sollicitées pour limiter la vitesse (sur la RD 25 dans le village de Bonnatrait au lieu-dit les jointes (radar) par exemple.

CE/En réponse à ces éléments, l'étude d'impact fournit des réponses très générales sur les projections (les accidents sont cinq fois moins nombreux sur les autoroutes que sur les routes à chaussées non séparées (hors agglomération)).

A-t-on des indications sur les lieux des accidents (dans ou hors des bourgs) notamment sur la RD 903 qui se révèle particulièrement accidentogène (taux moyen d'accident plus quatre fois supérieur à celui de la RD 1005). Une confusion apparaît dans l'argumentation car on ne compare pas les mêmes paramètres. Peut-on répondre précisément sur la base de statistiques disponibles quelles sont les prévisions d'accidents et de réductions d'accidents en fonction des hypothèses prises dans les évaluations de trafic.

Réponse du maître d'ouvrage

1°) Lieu des accidents

Entre 2012 et 2016, il a été recensé sur le périmètre d'étude :

- RD 903 (Machilly-Thonon-les-Bains) : 29 accidents (4 tués et 44 blessés); 7 en agglomération et 22 hors agglomération ; 27 accidents impliquant au moins un VL et 5 impliquant au moins un PL.
- RD 1005 (Douvaine-Thonon-les-Bains) : 24 accidents (1 tué et 30 blessés); 13 en agglomération, 11 hors agglomération; 23 accidents impliquant au moins un VL, 4 impliquant au moins un PL.
- RD 1206 (Machilly-Douvaine) : 9 accidents (0 tué et 12 blessés); 5 en agglomération, 4 hors agglomération; 8 accidents impliquant au moins un VL, 2 impliquant au moins un PL.

On dénombre quatre zones d'accumulation d'accidents corporels de niveau 1 (au moins 4 accidents corporels et 4 victimes graves sur une longueur de 850 m et sur une période de 5 ans) à Brenthonne et Perrignier sur la RD903, et Massongy et Veigy-Foncenex sur la RD1005.

2°) Accidentalité prévisionnelle

Les risques prévisionnels d'accidents sur la nouvelle infrastructure sont calculés à partir des résultats de l'étude de trafic ainsi que des valeurs statistiques de l'instruction cadre du 16 juin 2014 relative à l'évaluation socio-économique des projets de transport (fiche outils « Valeurs recommandées pour le calcul socio-économique »).

Les valeurs données par la fiche outils sont les suivantes :

Type de route	Nombre d'accidents pour 10 ⁸ véh.km	Tués pour 100 accidents	Blessés graves pour 100 accidents	Blessés légers pour 100 accidents
Réseau routes départementales (2 voies, 3 voies/9m 3 voies/10.5m, 4 voies/14m)	4,77	26,91	89,33	26,95
Réseau autoroutier (2x2 voies)	1,6	11,18	68,23	57,80

Les impacts du projet sur le risque d'accident à l'année de mise en service sont les suivants :

	Variations de véhicules.km/an	Variation du nombre d'accidents corporels	Variation du risque statistique de décès	Variation du risque statistique de blessure grave	Variation du risque statistique de blessure légère
Impact accidentologie réseau de RD	- 65 000 000	-3,1	-0,81	-2,77	-0,84

Impact accidentologie réseau autoroutier	+ 100 000 000	1,6	0,17	1,09	0,92
TOTAL annuel		-1,5	-0,66	-1,68	+0,09

Ces résultats sont monétarisés dans l'évaluation socio-économique du projet (Cf. pièce 7, p 69 et 7, tableau 23 et figure 86).

Avis de la commission d'enquête

La commission constate que les chiffres d'accidentologie mettent bien en évidence que le risque d'accident diminue au niveau des routes départementales et que cette diminution est plus importante que le risque d'accident sur l'autoroute ; de façon globale, le risque diminue, ce qui se traduit par un bénéfice valorisé dans l'étude socioéconomique.

V.3.3.8 Intérêt du projet pour le trafic sur la RD 1005

Observation

OBS/Le faible report de la circulation de la RD 1005 vers l'autoroute provoque toujours des interrogations avec des arguments invoquant l'utilité de la partie autoroutière si la RD 1005 ne peut être délestée.

CE/Le cas de la RD 1005 est assez complexe à assimiler du fait que le réaménagement ne fait pas partie du dossier, qu'il est cependant intégré à l'état de référence et que la modélisation conduisant au trouble n'est pas facilement compréhensible.

Est-il possible dans un tableau simple de présenter, l'organisation des travaux sur la RD 1005, leur nature en association avec la réalisation du projet ainsi qu'une explication simple sur l'évolution du trafic selon ce phasage ?

Que peut-on dire dans l'évaluation des reports sur le trafic poids lourd assurant la desserte des zones commerciales entre Douvaine et Thonon-les-Bains ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'aménagement de la RD1005 pour le BHNS porte sur :

- o 3,9 km de couloirs bus créer principalement en approche des carrefours et des centres urbains principalement en réduisant les espaces affectés aux véhicules*
- o 10 carrefours aménagés pour donner priorité aux bus avec principalement des carrefours à feux et quelques feux implantés sur les giratoires juste pour les bus*
- o 7 Parking relais et covoiturage*
- o Réaménagement de tous les arrêts bus*

La priorité en termes d'aménagement serait donnée à l'aménagement des couloirs bus et des carrefours prioritaires bus en extrémité de ces couloirs.

Pour permettre la réalisation du THNS sur la RD1005 et ses réaménagements prévus, il est indispensable de réaliser Machilly-Thonon afin de proposer aux usagers un itinéraire alternatif efficace et ainsi assurer l'acceptabilité des restrictions de trafic opérées sur la RD, tant en phase travaux qu'après réalisation du THNS. L'échéance de mise en service du THNS étant antérieure à celle de Machilly-Thonon, le projet a été considéré comme réalisé à l'horizon de la mise en service de l'autoroute et c'est pour cette raison que le THNS figure dans le scénario de référence.

A ce stade, l'organisation des travaux sur la RD1005 dans le cadre de l'aménagement du THNS n'est pas définie. Ce projet donnera lieu à une enquête d'utilité publique en 2019.

Le tracé de la liaison autoroutière situé au sud de la forêt de Planbois favorise les reports depuis la RD903. Le trafic sur cet axe n'est pas aussi important que sur la RD1005 mais la croissance annuelle y

est plus importante. En plus de fournir un accès direct à Genève, la RD1005 garde également son rôle d'axe structurant desservant les communes côtières du lac Léman.

Sur la RD1005 entre Douvaine et Thonon-les-Bains, des reports de trafic PL peuvent être attendus pour les véhicules qui ont des origines et/ou des destinations qui justifient d'emprunter Machilly-Thonon. Aussi, ce peut être le cas pour les PL desservant la zone commerciale d'Anthy-sur-Léman. Concernant les PL qui utilisent actuellement la RD1005 afin d'assurer une desserte locale le long de l'axe, l'aménagement de la liaison autoroutière ne devrait pas modifier leur itinéraire.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage précisant les futurs aménagements de la RD1005. La commission considère que ces aménagements risquent d'être contraints car le projet autoroutier ne décharge la RD1005 que d'une partie réduite du trafic actuel. Elle recommande ainsi une politique active en faveur de l'usage des transports en commun et du covoiturage.

La commission prend acte du Schéma de mobilité du SCIAM et des équipements prévus pour le THNS et recommande cependant :

- o une vigilance accrue vis-à-vis d'un dimensionnement adapté des parkings P+R et de covoiturage susceptibles d'être mutualisés,
- o la mise en œuvre des dispositifs innovants de promotion du covoiturage, d'autopartage, d'autostop et de plans de déplacement d'entreprise.

De la même façon, elle recommande d'avoir des développements actifs en faveur des modes doux visant à accompagner les communes dans la réalisation de pistes cyclables pour favoriser le rabattement vers les transports en commun (voir le paragraphe VI.3.4).

Enfin, réglementation du trafic poids lourds de transit afin de l'orienter vers l'autoroute lui apparaît indispensable (voir le paragraphe VI.3.3.2).

V.3.3.9 Dessertes transversales, liaisons avec les RD

Observation

OBS/ Dans le schéma structurant projeté, il n'est pratiquement pas fait mention des aménagements secondaires qui seront toutefois essentiels pour irriguer correctement le territoire et pour capter sur l'autoroute les trafics actuels des RD. Ainsi sont mentionnés :

- Une sortie à Bons-en-Chablais est également maintes fois évoquée pour desservir le futur lycée qui devrait accueillir plus de 1000 élèves et la future piscine couverte à Douvaine.
- Plusieurs observations soulignent que les zones industrielles des Bracots et d'Allinges ne seront pas directement connectées ce qui ne résoudra pas le problème de la circulation des poids lourds sur les RD. Pour la zone des Bracots, Monsieur le Maire de Bons indique que l'accès par la RD depuis l'échangeur de Machilly est le moins impactant pour les zones habitées.
- Le Schéma d'Agglomération horizon 2030 du Grand Genève identifie la ZA des Bracots comme pôle d'activités d'agglomération. Pourquoi ne pas avoir prévu de sortie d'autoroute ?
- Les liaisons secondaires sont également évoquées, certaines vont recevoir une augmentation de trafic (RD 25 Sciez-Perrignier par exemple).

OBS/Une observations mentionne en particulier le non rétablissement du chemin des Bois Blancs sur la commune de Brenthonne.

CE/ Quels sont les aménagements prévus pour faciliter les accès aux zones commerciales ou industrielles, aux entrées et sorties d'autoroutes et aux liaisons avec le péage de Perrignier ? Comme il l'est souligné précédemment, il s'agira de réponses à des usages divers (modes doux pour les élèves par exemple, dimensionnement différent pour les poids lourds des zones d'activités, cohabitation) ?

Réponse du maître d'ouvrage

La liaison autoroutière se raccorde sur le réseau départemental par le biais de trois échangeurs : à Machilly, Perrignier et Anthy-sur-Léman. Aucun aménagement complémentaire n'est prévu par le maître d'ouvrage.

Concernant la RD25, le Département de Haute-Savoie étudie actuellement la reconfiguration de cet axe afin de sécuriser tous les déplacements sur celui-ci en tenant compte de l'augmentation des flux attendus.

Avis de la commission d'enquête

La commission constate que seule la liaison transversale de la RD25 fera l'objet d'aménagements. La liaison entre le diffuseur de Machilly et la ZAE des Bracots à Bons-en-Chablais (et le futur lycée et la future piscine) sont a priori sources d'inquiétudes. La commission ne dispose pas d'éléments pour se positionner et recommande que les études détaillées examinent ce point particulier.

V.3.3.10 Articulation du projet autoroutier avec les autres projets de mobilité.**Observation**

OBS/Certaines communes estiment que le projet autoroutier sera complété par des ouvrages de transports collectifs performants : BHNS sur la 1005 et Léman Express, ce qui permettra de diversifier l'offre de transport.

OBS/Certaines associations (dont la FRAPNA 74) souhaitent une affirmation de la hiérarchie viaire avec un objectif affiché de réorientation majoritaire du trafic actuel des RD 1005- 1206 et 903 non pas sur l'autoroute mais davantage par un report modal sur les transports en commun (RER, THNS) et les modes doux.

CE/Quelle est la position du MO vis-à-vis de ces propositions ?

Réponse du maître d'ouvrage

La liaison autoroutière Machilly-Thonon s'inscrit dans une démarche globale d'offre multimodale de transport, puisqu'au même titre que le Léman Express, celle-ci est prévue dans le schéma de désenclavement multimodal du Chablais validé en 1999.

L'analyse du test du scénario dit « volontariste TC » (cf. §2.4.1.4) montre que l'aménagement seuls de TC en l'absence d'un axe routier structurant ne permet pas de répondre à l'ensemble de la demande de mobilité dans le secteur.

Sur la RD1005, il est prévu de réaliser une requalification des traverses de Douvaine, Massongy et Sciez qui permettra d'aménager un Transport à Haut Niveau de Service mais également de donner plus de place aux modes actifs en les sécurisant. De la même façon, sur la RD903, le délestage de l'axe au profit de report sur Machilly-Thonon permettra de réaménager l'itinéraire et de donner plus de place aux modes actifs principalement dans les traverses des zones agglomérées.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage. Elle constate par ailleurs que la Stratégie de mobilité, déposée par le SIAC dans le cadre de l'enquête publique, met en avant une politique ambitieuse de développement des transports en commun et des aménagements multimodaux permettant de favoriser leur fréquentation. De la même façon, la commission émet les recommandations formulées au paragraphe VI.3.3.8.

V.4 ECONOMIE DU PROJET**V.4.1 Développement économique du territoire****V.4.1.1 Contraintes de développement actuelles****Observation**

OBS/On peut noter que :

- Certaines communes voient comme avantage à cette liaison un meilleur développement économique du Chablais.
- Les entreprises locales (Groupement des Industriels du Chablais, association des entreprises de Perrignier) regrettent que les nombreux embouteillages handicapent la filière logistique, avec ses livraisons inter et intra-Chablais, la décourage parfois ; elles se plaignent de ne pas pouvoir tenir les délais de livraison et constatent une augmentation des tarifs de transport. Aussi, cette autoroute aura pour conséquence une logistique de transport plus efficace et plus sécurisée qui fera gagner en compétitivité les entreprises et qui permettra d'en attirer d'autres. Les sociétés de service et les entrepreneurs et prestataires en général répercutent le coût du temps perdu dans les bouchons... ou le prennent sur leur marge ce qui rend le Chablais de moins en moins intéressant.

OBS/ Pour les Industriels du Chablais, les déplacements, les livraisons inter ou intra-chablais sont devenus complètement aléatoires avec des bouchons quotidiens sur Douvaine, Sciez, Bonnatrait, Bons en Chablais, Perrignier. Ces zones de trafic non fluides pénalisent les entreprises avec des temps d'attente importants, des retards... Afin d'éviter ces zones de ralentissement, les usagers se connectent sur des applications qui les dévient sur des petites routes, voir des chemins qui ne sont pas faits pour absorber du trafic routier important. La dangerosité de ces zones augmente.

- Les entreprises de transport de granulats (section Carrières et Dragages de BTP 74, l'entreprise CHB Carrière de St Gingolph et l'entreprise Chavaz d'Etrembières) apprécieront, avec l'autoroute, la réduction des temps de parcours, ce qui permettra une amélioration de leur compétitivité ; elle amènera aussi plus de sécurité pour les riverains et les usagers des routes actuelles.
- La CCI se félicite de la relance du projet de désenclavement du Chablais. Elle constate que, durant ces 30 dernières années, la dégradation des conditions de mobilité sur ce territoire aura été continue et croissante, pénalisant toute l'économie chablaisienne. Ce projet se justifie car, avec près de 12 000 établissements (440 pour l'industrie, 1 440 pour le BTP, 2 170 pour le commerce et 7 440 pour les services) l'économie du Chablais est soutenue mais son développement pénalisé par la desserte. Ce « barreau » va constituer le moyen d'accompagner et de pérenniser la croissance actuelle et d'éviter ainsi une « implosion » liée aux problèmes de transport. Elle demande que toutes les mesures soient prises pour limiter, autant que faire se peut, les impacts engendrés sur les entreprises par la variante Est de l'échangeur de Perrignier. Enfin, elle recommande que la réalisation d'une aire de service soit étudiée, ce qui pourrait permettre aux utilisateurs de s'approvisionner en énergie verte et proposer de nouveaux services tel qu'un « drive fermier ».
- Le MEDEF Haute-Savoie émet un avis très favorable car ce désenclavement représente une priorité pour les entreprises et les salariés ainsi que les transporteurs. Le département de la Haute-Savoie, encore très industriel, doit permettre aux entreprises de rester compétitives par rapport à un marché toujours plus concurrentiel.
- Pour l'association des entreprises de Perrignier, il serait souhaitable que le tracé définitif soit le plus proche de la Forêt de Planbois afin de ne pas voir disparaître certaines entreprises existantes se situant dans l'emprise de la bande de réservation (voir § Compostière de Savoie).
- Certaines entreprises, pour éviter les embouteillages, font passer leurs véhicules par le col de Terramont et la Vallée verte c'est-à-dire des routes de montagnes dangereuses surtout en hiver.
- « Des prospects hésitent à contacter les entreprises chablaisiennes du fait de l'enclavement et préfèrent contacter des concurrents par exemple sur Annecy ».
- La situation actuelle freine le développement du numérique qui ouvrirait des possibilités beaucoup plus importantes de télétravail, donc moins de déplacements....

CE/Qu'en est-il de l'installation de la fibre optique dans le Chablais, dans le cadre de la politique départementale ? Un lien est-il prévu avec l'autoroute, dans le cahier des charges, pour une complémentarité avec le réseau du Syane ?

Réponse du maître d'ouvrage

A l'instar de ce qui a été réalisé lors de l'aménagement du tronçon Chasseurs-Machilly, une réservation pour la fibre optique pourra être prévue dans le cadre des réseaux autoroutiers qui seront réalisés en bande d'arrêt d'urgence, si une demande en ce sens est exprimée par le SYANE.

Avis de la commission d'enquête

La commission a pu constater, à travers les témoignages exprimés dans les observations, les fortes attentes des acteurs économiques confrontés à des contraintes multiples affectant entrepreneurs, salariés, fournisseurs et clients.

La commission note également que le désenclavement numérique a été évoqué dans quelques observations, le développement de la fibre optique peut y contribuer et favoriser le télétravail qui limite les déplacements.

V.4.1.2 Dépendance de l'évolution du contexte économique à la politique suisse**Observation**

OBS/Le projet n'anticipe pas certaines problématiques du futur comme :

- La baisse du nombre de frontaliers due soit à la préférence indigène soit à un frein de l'activité économique suisse. Des chiffres sont plusieurs fois avancés « 18 000 français ayant perdu leur emploi en Suisse depuis février 2014 selon le Groupement Transfrontalier Européen. Depuis le 1er juillet 2018, la Suisse applique la « préférence indigène light » privilégiant le recrutement de résidents du pays (les employeurs devront informer prioritairement les demandeurs d'emplois locaux, concernant les professions affichant un taux de chômage supérieur à 8 % (aucun métier n'est concerné pour l'heure), puis 5 % en 2020. »
- Une augmentation du nombre de poids lourds reliant la région genevoise au Valais ou vice-versa.

Avis de la commission d'enquête

La commission a bien conscience que l'emploi dans le Chablais est très dépendant de l'économie suisse et plus particulièrement genevoise. Depuis de nombreuses années, cette dernière ne montre pas de signes de ralentissement notable malgré la crise de 2008 et ce n'est pas ce qui est envisagé dans les projections du Plan d'action de l'agglomération franco-valdo-genevoise qui prévoit une croissance de 22 400 emplois entre 2014 et 2030.

Concernant les poids lourds entre Genève et Valais, l'observation rejoint la question de la saturation de l'autoroute suisse A1 (nord du lac Léman) sur laquelle sont prévus des travaux pour une troisième voie mais la commission ne dispose pas d'éléments de réponse.

Observation

OBS/Est-il bien considéré que ce sont les actifs qui se rendent en Suisse qui apportent de la richesse au Chablais soit par leurs revenus qui alimentent l'économie présentielle soit par le reversement de leur part d'impôts, pour le canton de Genève, dans le cadre de la compensation genevoise en direction des collectivités ?

Avis de la commission d'enquête

La commission a bien conscience que les revenus des frontaliers dynamisent l'économie présentielle chablaisienne et le reversement de la compensation genevoise permet aux collectivités de mettre en place de nouveaux services à la population. La subvention d'équilibre qui est prévue d'être versée par le Conseil Départemental devrait être alimentée pour une partie par le fonds frontalier (35 à 45 M€).

Observation

OBS/Certains estiment que l'effet bénéfique d'une autoroute est de développer une attractivité plus importante du territoire, permettant ainsi des implantations d'entreprises, ce qui entraîne des créations d'emplois donc une dépendance moins importante vis à vis de la Suisse.

Avis de la commission d'enquête

La commission a bien conscience que la fixation des emplois dans le Chablais ne peut que restreindre les mouvements pendulaires dans une proportion qu'elle ne peut évaluer.

Observation

OBS/L'Association de Sauvegarde du Léman donne, à titre indicatif, les chiffres du CLD : 1 500 emplois ont été perdus à cause de l'enclavement (déplacement de centre d'activité pour se positionner près des grands accès autoroutiers).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend connaissance et note cette information.

Observation

CE / L'analyse socio-économique présente des statistiques quant à la population active frontalière de 2011 et des chiffres quant à l'activité économique chablaisienne de 2014. Or un certain nombre de personnes rencontrées lors de l'enquête publique affirment que les chiffres ont considérablement évolué depuis 5 ans. Est-il possible de disposer de chiffres plus récents et sur une même période pour les frontaliers et les actifs chablaisiens ? Ce qui permettrait de réactualiser les impacts sur le trafic.

De même pour l'analyse des revenus par ménage qui date de 2013. Si le revenu médian a pu augmenter par rapport à d'autres territoires, il serait intéressant d'avoir des données plus récentes pour évaluer la différence entre les revenus frontaliers et les revenus français. Ceci permettrait d'approcher la fréquentation de l'autoroute à partir de l'impact du coût du péage sur les capacités des ménages (frontaliers ou non frontaliers).

Réponse du maître d'ouvrage

L'analyse socio-économique s'est basée en grande partie sur le recensement de la population 2013, dernier recensement disponible lors de sa réalisation. Concernant la population active frontalière, sont présentés ci-dessous des éléments plus récents :

En 2016 :

Frontaliers étrangers résidant en Haute-Savoie et travaillant en suisse : 73 860

Frontaliers étrangers résidant en Haute-Savoie et travaillant dans le canton de Genève : 62 849

Frontaliers étrangers résidant en Haute-Savoie et travaillant dans le canton de Vaud : 8 837

Frontaliers étrangers résidant sur le territoire de Thonon Agglomération et travaillant dans le canton de Genève : 10 534

Source : office cantonal de la statistique

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de l'actualisation des chiffres concernant les frontaliers. Dans l'évaluation socio-économique, le test de sensibilité liés au péage, avec des hypothèses de tarifs hauts, montrent une diminution des trafics de l'ordre de 7 %, ce qui n'est pas significatif pour le maître d'ouvrage.

V.4.1.3 Perception du développement économique du Chablais

Observation

OBS/L'ASPAS considère que « l'autoroute est d'autant moins justifiée que, dans le chapitre 7 de la pièce 5 de l'étude d'impact, trois scénarios « sans projet » sont décrits, donc sans autoroute. Actuellement, le Chablais est déjà dans le scénario dit « de l'intégration réussie ». Le Chablais est très dynamique et les indices de création d'emploi et d'entreprises démontrent que ce scénario se poursuivra, même sans autoroute. » CE/ Le portrait socio-économique dressé en 2016 indique que la tendance est à l'augmentation de la dépendance du Chablais vis-à-vis de l'extérieur : on ne compte que 70,6 emplois pour 100 actifs occupés, indicateur en diminution de 2.7 points depuis 2008, avec une proportion importante d'emplois à temps partiel et/ou à durée déterminée. Et ce, même si le taux de chômage est retombé à 8,0 % (7.5 % sur le Genevois français), et la courbe de progression des demandeurs d'emploi ralentit sensiblement (seulement + 2.1 % sur un an). Est-il possible de disposer de chiffres plus récents ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il est mentionné en pièce 5A, § 7.3, que l'étude prospective menée par l'agence économique « Chablais Léman Développement » présentant trois scénarios contrastés prospectifs « n'a pas de lien direct avec le projet de réalisation d'autoroute concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains mais (qu'elle) permet d'appréhender les opportunités et menaces pour le territoire en offrant un éclairage sur les différents scénarios prospectifs envisagés par les acteurs locaux ». Il n'est pas dit que les trois scénarios décrits sont « sans projet Machilly-Thonon ». Ainsi, le scénario dit d'intégration réussie intègre explicitement un désenclavement du territoire.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette affirmation mais regrette de ne pas disposer de chiffres plus récents.

V.4.1.4 Risques de désertification des bourgs

Observation

OBS/ Certaines associations soulignent le risque de désertification des commerces de centre-ville et le risque de perte d'emplois avec l'arrivée de l'autoroute.

CE/ Dans le cadre de la réhabilitation des RD 903 et 1005, un plan de rénovation et de soutien au commerce (type FISAC) est-il prévu ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage de la liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains n'est pas en mesure de répondre à cette question, la mise en œuvre éventuelle d'un plan de rénovation et de soutien au commerce (type FISAC) dans le cadre de la réhabilitation des RD 903 et 1005 ne relevant pas de sa responsabilité.

Avis de la commission d'enquête

La commission n'a pas plus de données pour répondre à ces questions. Elle a entendu au cours de l'enquête des opinions tout à fait opposées sur le sujet.

Observation

OBS/ Sur le plan économique, l'enclavement du Chablais peut-être perçu comme une chance et non forcément comme un handicap, le niveau de vie relativement élevé dans le Chablais et la situation confortable des artisans est en grande partie due à la protection qu'offre ce relatif enclavement. Les temps de parcours réduits

qu'offrirait cette autoroute va certainement attirer une concurrence lyonnaise ou même stéphanoise aux tarifs plus concurrentiels que ceux du Chablais.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend connaissance de cette affirmation, elle n'est pas en mesure de l'évaluer, il y aura probablement une amélioration des circuits pouvant profiter à certaines catégories d'entreprises et être préjudiciables à d'autres.

V.4.1.5 Besoins de foncier pour les entreprises

Observation

OBS/ Certaines associations soulignent le problème de la disponibilité du foncier et de son coût pour les nouvelles entreprises qui viendraient s'installer.

OBS/Certains estiment que les élus doivent anticiper ce besoin de foncier économique en prévoyant, dans le SCOT, des extensions de zones existantes ou de nouvelles zones.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que cette question de foncier économique relève bien de la responsabilité des élus à travers les documents d'urbanisme, des orientations sont formulées dans ce sens dans le SCOT notamment mais également grâce à une politique de développement économique, en partenariat avec les acteurs concernés, ce que promeut l'association Chablais Léman Développement.

V.4.1.6 Tourisme et activités culturelles et sportives

Observation

OBS/ Des associations considèrent que l'autoroute ternit l'image du Chablais, notamment celle du Géopark, risquant de faire fuir les touristes. Ce que rejoint un certain nombre d'observations qui insistent sur l'atteinte aux paysages qui dénaturera le cadre verdoyant du Chablais, avec le lac et les montagnes, si apprécié des touristes.

Par contre, les commerçants morzinois, comme le syndicat des hôteliers de Morzine-Avoriaz, approuvent ce futur équipement qui marquerait la garantie d'une fréquentation régulière en facilitant l'accès aux stations ; les séjours courts se multiplient, ils sont conditionnés par la rapidité d'accès aux lieux de séjour. De même, l'association internationale des Portes du Soleil, regroupant 12 associations franco-suisse, autour de l'un des plus grands domaines skiables au monde, apprécieront la construction de cette autoroute qui facilitera une accessibilité au domaine afin d'accueillir 120 000 vacanciers par semaine.

CE /La commission souhaiterait disposer de plus d'éléments permettant d'évaluer le poids du tourisme dans les évaluations de trafic et dans les conséquences économiques de cette activité (les files de voiture sont très importantes aussi les soirs de week-end et en période de vacances....)

Réponse du maître d'ouvrage

L'importance du tourisme dans l'économie du territoire est analysée dans l'évaluation socioéconomique (pièce 7 - §2.3.3.2 – p.21 et suivantes). Le périmètre rapproché profite d'un positionnement entre lac et montagne qui lui permet d'offrir deux destinations touristiques complémentaires. Le tourisme est l'un des principaux piliers économiques du territoire. Il représente 6 200 emplois salariés directs, soit 18 % de l'emploi total contre 7 % en ex-Rhône-Alpes. On considère qu'il y a 3 600 saisonniers l'hiver et 1 000 en été sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale du périmètre rapproché (INSEE - DADS - 2009), dont une majeure partie vient de l'étranger.

Une analyse des profils annuels des trafics et des variations saisonnières est également effectuée dans le dossier d'enquête (pièce 7 - §2.4.1.3– p.32). Les trafics sur les RD 903 et RD 1005 sont réguliers tout au long de l'année. C'est ce que montrent les figures 42 à 44 (p.32) de la pièce 7. Une analyse complémentaire des trafics lors des différentes vacances scolaires sur les RD903 et RD1005 permet d'apprécier plus précisément l'impact de ces périodes sur les volumes de trafic de ces axes.

RD903 (Bons-en-Chablais) / 2014	TMJA	Comparaison à la moyenne annuelle	
Moy. Annuelle		15 577	
Moy. Jour Ouvré		16 908	9%
Moy. Vacances Noël		11 567	-26%
Moy. Vacances Hiver		15 437	-1%
Moy. Vacances Pâques		14 481	-7%
Moy. Vacances Eté		15 111	-3%
Moy. Vacances Toussaint	16 650		7%

L'analyse des moyennes de trafic sur les différentes périodes de vacances scolaires montre que le trafic sur la RD903 est régulier tout au long de l'année, mais légèrement en baisse par rapport à la moyenne annuelle, avec des évolutions peu marquées lors des congés hormis en période de Noël.

RD1005 (Sciez) / 2014	TMJA	Comparaison à la moyenne annuelle	
Moy. Annuelle		19 448	
Moy. Jour Ouvré		20 357	5%
Moy. Vacances Noël		16 166	-17%
Moy. Vacances Hiver		19 743	2%
Moy. Vacances Pâques		18 909	-3%
Moy. Vacances Eté		20 099	3%
Moy. Vacances Toussaint	18 623		-4%

L'analyse des moyennes de trafic sur les différentes périodes de vacances scolaires montre que le trafic sur la RD1005 est également régulier tout au long de l'année, hormis en période de Noël. Cependant, même si le trafic lors des congés, est proche de la moyenne annuelle, on note qu'il est supérieur à celle-ci lors des vacances d'hiver et des vacances estivales.

Un approfondissement de l'analyse des trafics recensés sur les RD903 et RD1005 en 2014 permet d'évaluer les volumes de trafic décomptés sur ces axes en fin de semaines. Sur la RD903, les trafics sont nettement plus faibles les deux derniers jours de la semaine en comparaison à la moyenne annuelle ou à la moyenne des jours ouvrés. Sur la RD1005, le trafic le samedi reste important (proche de la moyenne annuelle), et globalement le week-end, on observe que le trafic reste élevé, en ne baissant que de 9% par rapport à la moyenne annuelle.

RD903 (Bons-en-Chablais) / 2014	TMJA	Comparaison à la moyenne annuelle	
Moy. Annuelle		15 577	
Moy. Jour Ouvré		16 908	9%
Moy. Samedi		13 920	-11%
Moy. Dimanche		11 790	-24%
Moy. WE	12 855		-17%

RD1005 (Sciez) / 2014	TMJA	Comparaison à la moyenne annuelle	
Moy. Annuelle		19 448	
Moy. Jour Ouvré		20 357	5%
Moy. Samedi		19 469	0%
Moy. Dimanche		15 774	-19%
Moy. WE	17 622		-9%

Avis de la commission d'enquête

La commission prend connaissance de ces chiffres et constate que trafic de la RD903 est peu influencé par la fréquentation touristique, avec une baisse durant le WE ; le trafic sur la RD1005 restant comparable toute la semaine, avec une légère baisse le dimanche. Ces valeurs sont cependant en décalage par rapport au vécu des habitants.

Observation

OBS/Les difficultés d'accès à Thonon et Evian font drastiquement baisser le taux de participation à toutes sortes de manifestations publiques, et même le tourisme.

Avis de la commission d'enquête

La commission comprend bien que l'accès aux manifestations publiques, qu'elles soient culturelles ou sportives, est impacté par les difficultés de trafic. Quant au tourisme, il est l'un des principaux piliers économiques de ce territoire. Aujourd'hui les fréquentations touristiques ne semblent pas être à la baisse mais il est difficile de connaître le poids des difficultés de circulation dans la fréquentation touristique.

V.4.1.7 Accès aux services publics**Observation**

OBS/ Plusieurs observations considèrent que l'autoroute sera garante du maintien et du développement des services publics structurants du territoire (Hôpital Georges Pianta, Tribunal de Grande Instance, INRA,...). Elle mettra à portée immédiate des populations les services de sécurité et de secours d'importance et notamment le Centre de Secours de Thonon ainsi que les services de l'Équipement. Elle facilitera par ailleurs l'accès aux soins au centre de radiothérapie de Contamines ou au Centre Hospitalier Alpes Léman ou encore au centre hospitalier d'Annecy (plusieurs témoignages de malades faisant état de leurs contraintes actuelles pour se faire soigner).

OBS/ L'ancienne vice-présidente du TGI de Thonon-les-Bains évoque les difficultés d'accès au tribunal et souligne qu'au cours de sa carrière auprès de 7 TGI de France, elle a rarement vu une telle thrombose de mobilité routière. « Le droit de se déplacer raisonnablement et convenablement ne serait-il plus un droit constitutionnel ? »

D'autres observations considèrent, qu'au contraire, l'autoroute constituera un facteur de désertification des services publics dont le regroupement par mesure d'économie sera facilité.

CE/Quelle visibilité peut-on apporter à la population en terme d'évolution d'implantation des services publics ?

Réponse du maître d'ouvrage

La réalisation de l'infrastructure autoroutière envisagée n'a pas d'impact direct sur l'évolution future de l'implantation des services publics. La liaison autoroutière permettra par ailleurs d'améliorer l'accès aux services publics existants (amélioration des temps de parcours et de la sécurité).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de cette réponse elle a des difficultés à apprécier la valeur de cette prévision, certains services publics seront probablement plus accessibles, d'autres moins en fonction du déplacement de la demande.

V.4.2 Coûts du projet, financements

V.4.2.1 Cout du projet

Observation

OBS / Un certain nombre de personnes demandent pourquoi il n'est pas possible de faire une 2x2 voies moins coûteuse et surtout sans péage compte-tenu des impôts déjà payés en France et le retour de la compensation genevoise. Cette 2x2 voies serait, de plus, moins impactante pour l'environnement et le paysage et présenterait l'avantage de permettre plusieurs bretelles de desserte.

OBS/Plusieurs observations s'interrogent sur le coût global des études menées depuis le premier projet d'A400, à comparer avec le coût de la 2x2 voies, dénonçant une certaine gabegie, une perte de temps pour aboutir à une concession autoroutière dont le modèle financier est dénoncé.

OBS / Les coûts globaux à moyen et long terme ne sont pas exprimés.

OBS /Pour certains, en ce qui concerne les coûts collectifs, l'étude affirme que les trajets par l'autoroute sont plus longs que ceux par la voie routière habituelle. Cette affirmation n'est pas considérée comme exacte dans toutes les situations. Ainsi, par exemple, un Poids Lourd utilisant toute la longueur du trajet avec une entrée à Thonon et une sortie vers l'A40 (extrémité est de la voie Machilly Chasseurs) utilise une voie de longueur sensiblement identique (18kms).

CE/ Les montants (ensemble des éléments du projet) sont souvent annoncés sans actualisation, est-il possible d'avoir des valeurs 2018 ? Le coût du projet est évalué en euros 2014, quels coûts prévisionnels à la fin de la construction ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le dossier d'enquête s'est attaché à mentionner les dates de valeur des estimations. On note par ailleurs que l'index statistique de référence (TP01) n'a pas évolué entre janvier 2014 (107,6) et février 2018, dernier index connu (107,4) en raison d'une inflation quasi-nulle sur la période. Les estimations du projet autoroutier sont donc sans changement entre ces deux dates. Pour mémoire, l'évaluation socio-économique est établie en euros constants, c'est-à-dire sans tenir compte de l'inflation, en euros 2014.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que l'inflation est nulle entre 2014 et 2018 et que les coûts annoncés n'ont pas à être actualisés.

Pour une comparaison avec une 2x2 voies il faut se reporter au montage du projet qui ne peut se faire actuellement que sous forme de concession, de péage et d'autoroute. Pour la comparaison entre les deux types d'ouvrages on se référera à la réponse du maître d'ouvrage dans les observations suivantes.

Observation

CE/Quels sont les montants engagés dans les phases d'études et par qui ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'intégralité des études réalisées depuis la décision de mise en concession de la liaison autoroutière Machilly – Thonon-les-Bains est financée par le Département de Haute-Savoie. Deux conventions ont été établies entre l'Etat et le Département afin de financer les études préalables à la DUP pour un montant de 1,6 M€.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que le Conseil Départemental de la Haute-Savoie a financé les études préalables pour un montant de 1,6M€.

Observation

CE/ Même si le THNS sur la 1005 et les réhabilitations de la 903 dans les bourgs ne font pas partie directement du projet (mais ils en sont complémentaires), il serait intéressant de connaître leur financement.

Réponse du maître d'ouvrage

Le financement du THNS sur la RD 1005 provient de différents acteurs : le Département de Haute-Savoie, l'Agglomération de Thonon-les-Bains, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les fonds européens de développement régional (FEDER) et La Confédération Helvétique.

Concernant les aménagements sur la RD 903, le Département de Haute-Savoie s'engage à accompagner les communes dans l'étude et le financement de ces aménagements.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte mais considère que la part de financement de chaque organisme aurait pu être présentée plus précisément.¹⁷

Observation

CE/ Les MO n'apportent pas de réponse à la remarque de l'Ae qui considère que le coût du projet actuel et son trafic attendu sont du même ordre de grandeur qu'en 1997. Est-il possible de comparer les coûts au km actualisés entre les deux situations temporelles ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le coût du projet A400 était de 2 430 MF TTC (dont 300 MF d'acquisitions foncières) en valeur mars 1994 pour une longueur de 35 km (source : dossier d'enquête A400, notice). Le coût kilométrique en valeur janvier 2014 s'élève à 19,7 M€ TTC, sur la base de l'évolution de l'index général statistique travaux publics tous travaux TP01 (y compris, par approximation, sur le poste acquisitions foncières). Le coût du projet de liaison autoroutière Machilly-Thonon est de 237,8 M€ TTC pour une longueur de 16,5km. Le coût kilométrique en valeur janvier 2014 s'élève à 14,4 M€ TTC, soit significativement en deçà de celui du projet A400.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend connaissance de ces données et aurait souhaité avoir plus d'éléments de comparaison que des valeurs brutes sur des projets qui ne sont pas identiques.

V.4.2.2 Modalités de financement - coût du péage- rentabilité du projet**V.4.2.2.1 Modalités de financement****Observation**

OBS/ Plusieurs propositions sont avancées pour financer ce projet :

- les fonds frontaliers (ce qui revient régulièrement); une observation rappelle que la convention franco-suisse relatif aux fonds frontaliers de 1976, stipule que ces fonds doivent être destinés aux infrastructures permettant aux travailleurs de se rendre sur leur lieu de travail. Ce qui ne sera pas le

¹⁷ Au moment de la rédaction du rapport il semblerait (article Messenger du jeudi 20 septembre) que la Confédération helvétique réduise ses subventions sur certains projets dont le THNS sur la RD1005.

cas avec ce projet, impliquant un risque de voir la Confédération Helvétique dénoncer ces accords au vu du non-respect de la convention.

- une écotaxe sur les poids lourds étrangers
- un relèvement de la taxe sur les remontées mécaniques
- un abondement par la Région, le Département et l'ensemble des communes et des entreprises du Chablais afin d'éviter la mise en concession
- l'enveloppe prévue pour la 2x2 voies : « où est-elle passée ?

OBS/Le parti 100% Savoie fait le calcul suivant : en ôtant le coût de la barrière de péage et le coût de l'aire de service, additionnés au fait qu'une 2x2 voie classique occuperait moins d'emprise, la dépense serait à la portée du département qui dégage un excédent budgétaire du compte administratif 2016 de 90 millions et de 125.5 millions en 2017 ; avec une aide potentielle des communes qui touchent une partie des fonds genevois, chaque année, de 185 millions d'euros et des collectivités locales, Thonon Agglo, par exemple, dont l'excédent administratif 2017 est de 35 millions d'euros.

OBS/Le MouvE demande que dans le cadre de la concession et en cas de bénéfices largement excédentaires, un pourcentage (à définir) soit reversé à la Collectivité. Le surcoût lié à la construction d'une route nouvelle générée sollicitée par le MouvE pourrait être pris en compte pour le calcul du bénéfice qui reviendrait au concessionnaire. Enfin, un financement participatif pourrait être proposé afin d'impliquer davantage les chablaisiens.

OBS/Proposition de création d'un fond d'investissement à raison de 15M€/ an (soit en 20 ans, 300M€) qui recevrait une subvention de 14M€/an pour couvrir la construction, l'entretien et l'amortissement. L'entretien est estimé à environ 13 500 €/an/km, soit 222 000 €/an (chiffres fournis par l'Asfa, Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage) ; l'amortissement et la reconstruction sont estimés à 6,6M€/an sur 30 ans. Au bout de 20 ans, le fond d'investissement présente une réserve de 100M€. Les 10 dernières années du plan d'investissement : 100M€ soit 10M€/an.

Avis de la commission d'enquête

*La commission estime que toutes ces propositions de financement sont intéressantes mais l'historique du projet implique une solution d'autoroute concédée. En effet un projet de route express gratuite à 2*2 voies entre le carrefour des Chasseurs et Thonon-les-Bains a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 17 juillet 2006. En 2010, l'Etat annonce, en raison des contraintes budgétaires, qu'il ne financera pas la section Machilly- Thonon-les-Bains sur fonds publics.*

Pour autant l'intérêt intrinsèque du projet n'est pas remis en cause. Le projet présente un intérêt fort au plan local, attesté par son inscription dans les différents schémas et documents d'urbanisme et confirmé par les attentes exprimées lors de la concertation publique réalisée début 2016.

L'analyse de faisabilité d'une mise en concession a été réalisée par l'Etat, seul habilité à porter ce type de projet selon la législation en vigueur. Dans le cas d'une concession, la réalisation du projet est prise en charge par un concessionnaire via un apport de fonds propres et des emprunts. Le concessionnaire se rémunère en contrepartie au moyen du péage. Mais les textes ne prévoient aucune possibilité de reversement à la collectivité en cas de bénéfice. Par contre, si les recettes issues du péage sont insuffisantes pour équilibrer les coûts de construction, une subvention d'équilibre est prise en charge par les acteurs publics porteurs du projet.

Suite à la délibération du Conseil Département de Haute-Savoie du 27 janvier 2014 approuvant à l'unanimité le principe d'une prise en charge « de l'intégralité d'une subvention d'équilibre pour la réalisation d'une voie nouvelle entre Machilly et Thonon-les-Bains », subvention financée en partie par les fonds frontaliers (35 à 45 M€), l'Etat a décidé, par courrier du ministre chargé des transports du 12 février 2014, de recourir à la mise en concession de la section Machilly-Thonon-les-Bains et de lancer les études préalables d'un projet concédé.

La commission par ailleurs n'a aucune visibilité sur le financement des infrastructures et sur les apports des différentes institutions régionales et nationales, elle ne peut que constater les montages financiers négociés entre partenaires et proposés pour le projet.

V.4.2.2.2 **Cout du péage**

Observation

OBS/Régulièrement le coût du péage est évoqué, depuis ceux qui le considèrent comme rédhibitoire, anormal compte tenu de la capacité de la Haute-Savoie, injuste au regard du traitement des tronçons proches et des pratiques d'autres régions, des demande d'abonnement à faible coût sont formulées. « L'euro symbolique me paraît être un maximum pour le trajet total d'une voiture particulière »

Dans le grand contournement de Genève-Annemasse, seule cette partie apparaîtra comme payante, singularité du Chablais ? D'autres projets en Haute-Savoie-Savoie sont financés et sont sans péage (Semnoz).

Certaines associations s'interrogent aussi sur le montant final du péage, qui pourrait être dissuasif et entraîner une sous-fréquentation remettant en cause la rentabilité du projet. Cette sous-fréquentation pourrait être accrue en cas de changement de politique frontalière suisse (péage d'entrée, limitation du travail frontalier, report modal des frontaliers sur les transports en commun).

OBS/ Pour des raisons de service ou de budget public, le concessionnaire aura toute liberté pour des augmentations de tarifs (comme c'est déjà le cas pour les autoroutes privatisées depuis 2006. Les prix augmenteront, surtout dans une région riche comme la nôtre, et on peut s'attendre, à plus ou moins long terme, à la privatisation de tout le tracé entre Thonon et l'A40 » Ce phénomène se voit avec les autoroutes sur le territoire Français (https://www.lemonde.fr/economie/article/2014/09/18/l-autorite-de-la-concurrence-denonce-la-rente-des-societes-d-autoroutes_4489334_3234.html). OBS/).

Avis de la commission d'enquête

La commission comprend que l'imposition du péage puisse entraîner des réactions de la part du public. Mais il est obligatoire dans le cas d'une autoroute concédée (cf. développement ci-dessus). La commission souhaite que le cahier des charges du concessionnaire comporte une clause d'abonnement comme c'est le cas sur de nombreuses autoroutes.

Par ailleurs, dans l'évaluation socio-économique, un test de sensibilité a été réalisé sur le niveau du coût du péage. Le bilan a été réalisé sur la base d'hypothèses de péages hautes :

Péages Machilly-Perrignier : 1,4 €2010 pour les VL et 4 €2010 pour les PL

Péages Perrignier- Thonon : 1,0 €2010 pour les VL et 2,8 €2010 pour les PL.

Les résultats de modélisation aboutissent à une diminution des trafics et des gains de temps qui en découlent d'environ 7% ; mais la VAN¹⁸ péages hauts reste positive à 354 M€2014 au lieu de 399 M€2014 en VAN projet.

Enfin, une fois les tarifs fixés lors de la mise en service de l'autoroute, le pourcentage d'évolution ne peut varier qu'en fonction d'un décret du gouvernement qui s'impose à toutes les sociétés d'autoroute.

V.4.2.2.3 **Rentabilité du projet**

Observation

OBS / Le trafic de 8000 v/j est le minimum retenu par les sociétés autoroutières pour qu'un projet soit à l'équilibre ; or, ici, le gain de temps hors heures de pointe est très faible ce qui risque de décourager certains utilisateurs, et entraînerait ainsi une baisse de rentabilité pour le concessionnaire.

¹⁸ VAN Valeur actualisée nette

OBS/ Des observations évoquent des chiffres semblant farfelus, pour exemple «investissement de 200 millions et un profit sur 10 ans de un milliard et demi d'euros si on se réfère au prévisionnel »

CE/ Une visibilité sur les bénéfices potentiels est nécessaire.

Réponse du maître d'ouvrage

Un modèle financier est utilisé par l'administration pour apprécier la viabilité d'un projet de concession. Ce modèle financier s'appuie sur le montant de l'investissement initial, les perspectives de recettes sur la durée de la concession (péages, charges d'exploitation, renouvellement des immobilisations) et des hypothèses sur la structure de financement du projet (part de fonds propres, de dette bancaire et le cas échéant, de subvention publique) à mobiliser par le concessionnaire à l'origine du contrat de concession afin que les perspectives de recettes permettent de rembourser, sur la durée de la concession, les montants empruntés dans des conditions de rentabilité (taux de rentabilité actionnaires et bancaires) compatibles avec les exigences du marché. L'étude de concessibilité réalisée dans le cadre du projet de liaison Machilly – Thonon fait apparaître la nécessité d'une subvention d'équilibre d'un montant de 108,6M€, valeur 2014, soit 54,3 % du montant d'investissement de 200M€ HT, valeur 2014.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend connaissance du montage et modèle financier adopté, elle comprend que la négociation avec le concessionnaire ne soit pas encore connue, elle aurait apprécié d'avoir un ratio ou des valeurs de rémunération des actionnaires sur des projets semblables.

Le montant de l'investissement est de 200 M€ HT, comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, les gains pour l'usager représentent plus de 82% des effets positifs avec près de 60% pour le gain de temps, et 10% pour l'amélioration de la sécurité.

Observation

OBS/« Les modes de calculs du BNA ne reflètent qu'une partie de la réalité...La remarque de l'Ae sur l'évolution des choix de transports n'a pas été prise en compte ».

CE/Les précisions apportées par la DREAL à la suite de l'avis de l'Ae sont mal comprises ou mal interprétées, un complément de justification apparaît nécessaire pour recalculer les améliorations de trafic (notamment TC Léman Express) qui sont considérées comme des nouveaux résultats issus des remarques de l'Ae et de ce fait non pris en compte dans la modélisation initiale.

Réponse du maître d'ouvrage

Cf. réponse au chapitre VI.3.3.1.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte.

V.4.3 Subvention d'équilibre départementale

Observation

OBS/ le montant est compris entre 0 et 100 millions, ce qui constitue une difficulté pour l'évaluation du coût du projet.

CE/ La Commission souhaiterait savoir si cette subvention d'équilibre est bien de 100 millions **maximum**. Ce montant est souvent mal compris (100 millions/an durant 50 à 60 ans ?...).

Réponse du maître d'ouvrage

Par délibération du 27 janvier 2014, le Conseil Département de Haute-Savoie a approuvé à l'unanimité le principe d'une prise en charge « de l'intégralité d'une subvention d'équilibre pour la réalisation d'une voie nouvelle entre Machilly et Thonon-les-Bains » (Cf. pièce 5A, p.16). Le montant de la subvention d'équilibre sera déterminé au moment de l'appel d'offres de concession auquel différentes entreprises candidates répondront. La minimisation de la subvention publique constituera l'un des critères de choix pour la désignation du concessionnaire. L'estimation du montant de la subvention figurant au dossier d'enquête a été réalisée par le CEREMA à partir d'un modèle développé par l'administration basé sur des retours d'expérience d'appels d'offre de concession. Les résultats de l'étude ont abouti à une subvention de 108,6M€, valeur 2014 soit 54,3 % du montant d'investissement de 200M€ HT, valeur 2014 (Cf. Pièce 7, § 3,6).

Cette subvention d'équilibre ne correspond pas à un montant annuel mais à un montant total versé au début de la concession. Le §3.6 de la pièce 7 indique que « l'éventuelle subvention d'équilibre sera versée par phases par la collectivité pendant la durée des travaux et jusqu'à la mise en service ». Il indique également que la durée de la concession (environ 50 à 60 ans) influe sur le montant de la subvention, une concession plus longue permettant d'en diminuer le montant.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend bien note de ces éléments précis.

Observation

OBS/ Certains défendent cette subvention d'équilibre :

- Un certain nombre de communes considèrent que cette nouvelle DUP s'explique par la mise en péage, seule solution financière permettant d'assurer l'équilibre économique du projet.
- La CCI approuve le choix de recourir à la concession avec péage, avec versement au futur concessionnaire, d'une subvention d'équilibre de 100 M€ maximum par le Conseil Départemental. Mais elle regrette la fin de l'adossé (qui permettait de s'appuyer sur les recettes d'une concession amortie pour subventionner la construction de courtes sections à moindre trafic, en les faisant financer par l'ensemble des utilisateurs du réseau adossé), ce qui conduit aujourd'hui à faire supporter la majeure partie du financement par les usagers et les contribuables.

Avis de la commission d'enquête

La commission a entendu beaucoup d'avis à ce sujet y compris les partisans du principe « utilisateur-payeur ».

La remise en cause de la DUP précédente par le Conseil d'Etat résulte de la modification du montage financier qui implique une concession.

Observation

OBS/ D'autres estiment qu'elle n'est pas justifiée :

- Les ACCA locales considèrent que la subvention d'équilibre viendra grever les moyens financiers du Conseil Départemental pour réaliser le BHNS entre Thonon et Douvaine.
- Certaines associations considèrent que la subvention d'équilibre est discriminatoire par rapport aux autres habitants du département de la Haute-Savoie, notamment les usagers des routes de montagne, mal sécurisées et mal entretenues, et les usagers des bus confrontés à des coûts élevés faute d'un subventionnement suffisant. La subvention d'équilibre est considérée également comme étant un cadeau fait au concessionnaire et non justifié par le service rendu.
- Au regard des excédents financiers qui seront dégagés par le concessionnaire pourquoi la subvention d'équilibre n'est-elle pas moins importante ?

- Cette somme de 100 M€ pourrait être mieux utilisée à financer de simples contournements de bourgs ou aussi des transports publics comme le BHNS, les pistes cyclables entre les villages ou pour rejoindre les gares, des parkings de covoiturage ou des parkings relais.
- Plusieurs observations évoquent une meilleure utilisation des fonds publics pour améliorer l'accès au Haut-Chablais en référence aux éboulements fréquents sur les routes de montagne : route de Morzine (Bioge), d'Abondance (Feu Courbe), Meillerie imposant de longs détours.

Avis de la commission d'enquête

Dans le montage financier de concession, la subvention d'équilibre permet d'envisager la faisabilité de l'opération sur la base des pratiques actuelles et de ce fait un coût de péage accessible au plus grand nombre. C'est aussi ce qui explique l'engagement du Conseil Départemental pour que les chablaisiens ne soient pas défavorisés par rapport à d'autres habitants de la Haute-Savoie utilisant des ouvrages routiers dans lesquels le Département s'est engagé.

On note que le Conseil Départemental prévoit de cofinancer le THNS avec d'autres partenaires, tout comme les pistes cyclables ou les parkings relais en support avec les communes et tout comme les routes départementales qui sont à sa charge.

Observation

OBS/ D'autres dénoncent le partenariat public-privé avec subvention d'équilibre du conseil départemental de plus de 100 Md'€ qui privatisera les profits et mutualisera les pertes ; toute idée de péage est refusée si ce projet voyait le jour.

Plusieurs observations font référence à cette procédure de Partenariat Public-Privé (PPP) :

Avec ses inconvénients des PPP signalés, entre autres, par la Cour des Comptes Européenne qui "estime que les PPP dans l'Union Européenne présentent de multiples insuffisances et des avantages limités" (<https://www.eca.europa.eu/fr/Pages/NewsItem.aspx?nid=9954>). « Les partenariats Publics Privés ne peuvent être considérés comme une option économiquement viable pour la fourniture d'infrastructures publiques ». La cour des comptes française a d'ailleurs confirmé ces informations (13/12/2017). Bilan de 84 PPP : budgets toujours dépassés, délais non tenus et recettes réelles inférieures aux prévisions !

L'association Oïkos Kaï Bios dénonce également le partenariat public-privé dans la gestion des autoroutes, car « c'est avant tout le contribuable qui paie...deux fois, voire trois : pour la construction, au péage et si le gestionnaire n'y trouve pas son compte ». « Ceci laisse à penser que ce projet n'est pas efficace : aurait-on sous-estimé son utilité même ? Aurait-on sous-estimé l'usage que les gens en feront ? Alors pourquoi investir autant dans une autoroute si destructrice de l'environnement ? »

Ce procédé de privatisation des profits et de mutualisation des pertes devrait être refusé pour que les concessionnaires assument complètement la part de risque liée à ce projet.

OBS/ Enfin, certaines observations reflètent une défiance vis-à-vis des élus, qui seraient « sponsorisés par les entreprises de travaux publics et lobbys autoroutiers » s'exprime avec le risque de dérive des coûts et de non-respect des mesures environnementales par mesures d'économie.

Avis de la commission d'enquête

La commission rappelle que le projet est prévu selon une procédure de concession, très encadrée par les textes, et non en un partenariat public-privé. Il y a eu un afflux de remarques à propos de ce partenariat dans les observations recueillies, incompréhensible car le montage financier est très précisément décrit dans le dossier d'enquête.

V.4.4 Surcoût des programmes de transport liés à la concurrence entre transport individuel et transport en commun ou collectifs

Observation

OBS/La ville de Genève craint que le projet autoroutier soit fortement concurrent des transports en commun (Léman express, BHNS, CEVA), ce qui impliquerait une moindre rentabilité de ces modes de transport et un renforcement des aides des collectivités pour assurer le fonctionnement de l'ensemble. Cette même remarque peut être faite à propos du montant du péage payé par les usagers si l'autoroute n'est pas suffisamment utilisée

CE/Quels sont les éléments disponibles sur l'économie du projet en fonction de variations dans la fréquentation aussi bien des transports individuels que collectifs, avec des reports possibles des uns vers les autres ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'a pas été réalisé de test de sensibilité sur le niveau de trafic sur l'autoroute dans le cadre de l'évaluation socio-économique. Le test de sensibilité réalisé sur le montant des péages conduisant à une diminution des trafics montre cependant que le bénéfice net actualisé reste très largement positif dans ce cas (Cf. pièce 7, § 3.5.4.5). Le test de sensibilité sur le trafic réalisé par ailleurs dans le cadre de l'étude de concessibilité citée plus haut montre que le projet autoroutier reste viable (subvention d'équilibre inférieure à 75 % du montant de l'investissement) même en cas de diminution très sensible des trafics.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte des éléments sur le test de sensibilité réalisé sur le montant des péages, des précisions auraient cependant été intéressantes sur la part du transport collectif dans des baisses de trafic simulées.

V.4.5 Bilan coûts-avantage

Observation

OBS/ L'ACPAT réfute l'évaluation du Bénéfice Net Actualisé (BNA) positif de +399M€ 2014 qu'elle considère ne refléter qu'une partie de la réalité et propose l'évaluation suivante basée sur :

- une nouvelle évaluation du gain de temps, divisée par 4 considérant que :
 - o « la remarque de l'AE sur l'évolution des choix de transports n'a pas été prise en compte » ; que les projections de capacité du CEVA sont mal évaluées ; que le report modal sur le Léman Express a été sous-évalué (« le report vers le rail est pris en compte de façon épisodique dans le document, mais pas constamment » ; « à l'endroit où il serait plus justifié de reprendre les chiffres du report vers le rail, soit dans le chapitre 3.5.2.2 pièce 7 , on ne retrouve pas de chiffrage à jour du report vers le rail »), et que les projections de trafic routier sont faussées (sous-évaluation du report modal ne tenant pas compte « des évolutions de mentalité, du peu de pratique de l'autoroute par rapport au train, des problèmes récurrents de parkings et du coût », « de la 4G dans les trains, fortement incitative », « de la mise en place des interdictions de stationner dans Genève pour les personnes vivant près d'une gare » ; ainsi que des études de flux basées sur des comptage de trafic de 2014, période de travaux du CEVA.) . Et en prenant en compte le calcul du report modal de la pièce 5 page 21, qui est un ajout, fait suite à l'avis de l'Ae « prouvant que le Léman Express peut absorber le trafic. Pourtant, la conclusion du maître d'ouvrage est inchangée même après cet ajout ».
 - o « les frontaliers avec un haut salaire seront dans le train et que les personnes qui travaillent ailleurs qu'en Suisse, donc resteront sur la route, auront des taux de rémunération moins importants ».
- la contestation des « sommes de la plus-value « sécurité » puisque les accidents les plus graves ont lieu entre automobiles parcourant de courtes distances, et non pas de longs trajets qui auraient

permis de prendre l'autoroute. Au contraire, le fait d'aller plus vite va faire augmenter le nombre d'accidents, mais ce phénomène se produira que le report se fasse par l'autoroute ou dans le train. Cette donnée n'est donc pas à prendre en compte pour un nouveau graphique puisqu'elle ne permet pas de réellement faire la différence entre 2 scénarii qui feraient tous deux baisser le nombre de véhicules. »

- la contestation du trafic poids-lourds : « si la politique des transports se met en cohérence avec les ambitions gouvernementales en faveur du ferroutage, le nombre de poids lourds devrait diminuer au bénéfice du rail ».
- une évaluation des pertes de sols non compensées :
 - o services divers rendus par la forêt de Planbois : service récréatif, « les méthodes de calculs manquent mais il y a un coût pour le bien-être, la santé publique et le bonheur global en lien avec la disparition de nombreux itinéraires de promenades »
 - o services systémiques : en référence au recueil publié en 2009 par le Centre d'Analyse Stratégique « Approche économique de la biodiversité et des services liés aux écosystèmes - Contribution à la décision publique » (www.strategie.gouv.fr) proposant une « valeur de référence moyenne de l'ordre de 970 €/ha x an pour l'ensemble des services forestiers pour lesquels des évaluations monétaires présentant une certaine robustesse pouvaient être réalisées (en fait un intervalle minimal de 500 à 2 000 euros selon l'intensité réelle des services) ». Considérant que « seules les zones humides donnent lieu à des mesures compensatoires » ; soit « une centaine d'hectares artificialisés non compensée » estimé à « 200 000 €/an sur 50 ans donnant 10 M€ ».

L'ACPAT fait référence à l'article suivant <http://www.set-revue.fr/mesures-compensatoires-des-atteintes-lenvironnement-dans-les-projets-dinfrastructures-de-nouvelles>, et signale également la non prise en compte du « coût qu'aurait la perte de l'AOP reblochon (Avis INAO) » ; ni le risque de baisse de fréquentation du CEVA concurrencé par l'autoroute ; ni « la disparition des abeilles pouvant être décimées par la pollution et les conséquences sur les cultures et la nature ».

L'ACPAT arrive au « chiffre total est de -20 M€ en tenant compte du report modal de 80 % comme expliqué page 21 de la pièce 5a (+1200 usagers heure de pointe) et du coût de l'artificialisation des sols, mais en appliquant les mêmes méthodes que pour le graphique de la pièce 7 de l'étude d'impact. »

CE/L'évaluation du bilan socio-économique, avec en particulier le BNA, reste complexe à appréhender avec un certain effet de « boîte noire » pouvant laisser s'instaurer une suspicion quant aux chiffres annoncés. Le MO pourra utilement préciser les estimations basées sur les hypothèses de trafic et une nécessaire homogénéité dans les reports modaux pris en compte. Concernant la sécurité, des précisions ont été sollicitées dans le paragraphe dédié. Enfin, la monétarisation de la perte de biodiversité serait à évaluer en tenant compte des remarques faites aux § relatifs à l'artificialisation des sols et aux habitats naturels.

Réponse du maître d'ouvrage

Les hypothèses d'évolution du trafic pour l'évaluation socio-économique (Cf. pièce 7, § 3.5.2.2, tableau 17 et § 3.5.2.5, tableau 22) sont identiques à celles utilisées pour l'étude d'impact (Cf. pièce 5, § 5.0.3 « Présentation des hypothèses de trafic »). Ces hypothèses de trafic correspondent aux valeurs données par la modélisation MMT aux horizons 2020 et 2030, et aux hypothèses de croissance annuelles données par les projections du Commissariat général au développement durable (CGDD).

En l'état actuel des connaissances scientifiques, une évaluation monétaire des impacts des projets sur les services écosystémiques n'est pas disponible. Reconnaisant l'avancée permise par le rapport Chevassus-au-Louis de 2009 cité dans une contribution à l'enquête, le ministère des transports a lancé dès 2012 un programme dénommé EFESE (évaluation française des écosystèmes et services écosystémiques) regroupant un ensemble de travaux d'évaluation et qui vise, dans un cadre itératif et progressif, à construire des outils robustes et cohérents pour sensibiliser les acteurs aux valeurs de la biodiversité et appuyer la décision. Ce n'est que lorsque les travaux de ce programme auront produit leurs résultats que des valeurs monétarisées liées aux services écosystémiques pourront être intégrées dans le référentiel socio-économique des projets de transports.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de ces explications du maître d'ouvrage concernant l'impossibilité actuelle de monétarisation de la biodiversité compte tenu de l'état d'avancement des recherches. Elle note par ailleurs que le maître d'ouvrage affirme l'absence de perte nette de biodiversité qui sera à confirmer dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

Concernant l'évaluation du gain de temps remise en cause, le maître d'ouvrage a apporté par ailleurs (voir le paragraphe VI.3.1.3) les explications nécessaires à la bonne compréhension de la modélisation qui prend bien en compte tous les usagers, quelques soient leurs choix modaux. La remise en cause des évaluations de trafic au motif d'une estimation erronée du trafic actuel, suite aux travaux du CEVA, a également fait l'objet d'explications du maître d'ouvrage mettant en évidence l'absence de variation significative. Par ailleurs la modélisation d'un scénario volontariste de développement des transports en commun met en évidence une saturation du réseau routier qui perdure. Le maître d'ouvrage a apporté des données complémentaires sur l'accidentologie qui permettent de mieux comprendre les gains sécuritaires estimés dans l'étude socio-économique. Concernant le feroutage qui permettrait de diminuer le trafic poids lourds, le maître d'ouvrage a précisé que le réseau ferroviaire de Haute-Savoie est mal adapté pour développer cette pratique.

La commission n'est pas experte et ne peut apprécier précisément l'évaluation faite par l'ACPAT, cependant celle-ci lui apparaît comme n'étant pas suffisamment fondée sur un argumentaire étayé au regard des explications développées ci-dessus.

Observation

OBS/ « Est-ce que le rapport coût/temps est suffisant, d'autant plus avec un risque d'augmentation du tarif du péage (en référence au tronçon Annecy-La Roche où les poids-lourds préfèrent la route gratuite). » L'évaluation socio-économique (page 57) met en évidence que les perturbations pour les riverains et les usagers seront toujours présentes dans la traversée des bourgs. Les requalifications de la RD1005 et de la RD903 n'apporteront donc pas de confort pour les riverains car elles augmenteront la congestion du trafic. Le gain de 15 mn payant n'est pas suffisant pour valider la DUP. « Le ratio avantages/inconvénients n'est clairement pas suffisant pour accepter un tel projet ».

CE/ Les gains de temps des usagers de la RD 903 et 1005 (du fait de la fluidification du trafic) ont-ils été monétarisés en tenant compte des points de congestion qui perdureront à la traversée des villages ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les gains de temps ont été calculés à partir des résultats de modélisation. Le calcul des temps de parcours au sein du MMT sont calculés « en charge ». Cela signifie qu'ils tiennent compte des contraintes de capacité de l'infrastructure routière et notamment la capacité contrainte dans les villages (capacités actuelles + projets de requalification). Ainsi, les temps de parcours sur les RD 903 et 1005 sont calculés au regard de la charge qu'elles supportent en option de référence et en option de projet.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage précisant que les gains de temps prennent en compte les contraintes de capacité du réseau routier actuelles et futures notamment dans la traversée des bourgs.

La commission note par ailleurs que le test de sensibilité sur le montant du péage met en évidence que la rentabilité socio-économique de l'ouvrage reste largement positive.

Enfin, la commission estime que le gain de temps n'est pas négligeable et qu'il n'est pas à apprécier simplement dans l'absolu car il s'accompagne d'une sécurisation du temps de parcours, d'un confort de l'usager ainsi que d'une sécurité accrue ; sans évoquer de plus ce qui n'est pas évalué dans le dossier mais qui ressort dans les observations du public, à savoir les nombreuses incivilités au volant ainsi que la recherche d'itinéraires de substitution à travers de petites routes traversant des hameaux, non adaptées à un trafic accru.

V.5 IMPACTS DU PROJET

V.5.1 Prise en compte de l'avis de l'Ae

Observation

OBS/ De nombreuses observations font référence à l'avis de l'Ae sans tenir compte des réponses apportées par le maître d'ouvrage, d'autres ne le font que partiellement.

Le public et de nombreuses associations retiennent principalement le fait que l'Ae considère que la situation qui a prévalu en 1997, lors de l'annulation par le Conseil d'État de la DUP de l'autoroute A 400, n'a pas changé.

D'autre part, le fait que les maîtres d'ouvrage renvoient systématiquement aux études détaillées à réaliser par le concessionnaire dans le cadre des demandes d'autorisation environnementale ultérieures n'est pas compris par le public et distille le doute quant à une réelle prise en compte des mesures environnementales par le futur concessionnaire, d'autant que l'Ae précise que cette démarche ne doit pas exonérer les maîtres d'ouvrage d'apporter un niveau de détail suffisant à l'étude d'impact permettant de juger des effets du projet sur l'environnement et de la pertinence des mesures environnementales et de leur suivi.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête recense, dans les paragraphes suivants, les absences de réponses ou les réponses incomplètes des maîtres d'ouvrage aux recommandations ou constats de l'Ae. La commission est consciente que le niveau de précision de l'étude d'impact du dossier de DUP ne peut être celui du dossier de demande d'autorisation environnementale basé sur le tracé définitif qui sera in fine retenu par le concessionnaire après une justification multicritères des choix. Néanmoins, elle sera attentive aux réponses apportées par les maîtres d'ouvrage qui devront lui permettre de guider son analyse et de répondre au mieux aux interrogations du public.

V.5.2 Suppressions et transferts des principales nuisances actuelles

Observation

OBS/ Plusieurs élus considèrent que jamais les progrès n'ont été aussi loin en matière de contrôles et de prescriptions environnementales, ce qui constitue une chance pour le projet.

OBS/ la CCI prend bonne note qu'avec la variante retenue Sud Planbois, le projet accorde une attention particulière à la préservation des espaces naturels.

CE/A-t-on de façon globale une évaluation de la suppression des nuisances actuelles, du transfert de certaines d'entre-elles ?

Réponse du maître d'ouvrage

Ambiance sonore : l'étude d'impact analyse les niveaux de bruit dans les traversées de ville des RD903 et 1005 pour l'état de référence et l'état avec projet (Cf. pièce 5B, § 8.7.6, p 13 0 et suivantes. Ces baisses de bruit sont importantes sur la RD903 (entre -2,8 et -6dB(A)) et moindres sur la RD1005 (entre

0 et -2,5dB(A)). S'agissant des nuisances acoustiques liées à la nouvelle liaison autoroutière, les seuils admissibles dans le cas d'ambiance sonore initiale modérée (60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit) sont dépassées au droit d'un nombre limité d'habitations au niveau des lieux-dits Couty à Machilly, La Tuilière à Ballaison, La Tuilerie à Perrignier, Mésinges à Allinges. Des habitations voient par ailleurs leurs niveaux sonores augmenter entre 3,4 et 6,8 dB(A) le long des RD25 et RD135 du fait des impacts acoustiques indirects des opérations autoroutières et ferroviaires. Ces bâtiments supportent en situation de référence des niveaux sonores au-delà des seuils admissibles dans le cas d'ambiance sonore initiale modérée. La réalisation de la liaison autoroutière induira la protection acoustique des bâtiments concernés, dès lors qu'elle est nécessaire.

Qualité de l'air : la comparaison des variations à l'échelle des axes routiers permet de mettre en évidence, quel que soit l'horizon projeté, une réduction des concentrations en NO₂, benzène, PM₁₀ et PM_{2,5} notamment sur les routes départementales RD903 entre Machilly et Thonon-les-Bains et RD1005 entre Douvaine et Thonon-les-Bains traversant des zones urbanisées et les RD35 et RD12. Une augmentation des concentrations est observée sur les axes desservant la nouvelle liaison et traversant des zones plus faiblement peuplées (RD1206, contournement de Thonon, RD25 entre Sciez et Brécorens) (Cf. Pièce 5B, § 8.8.2.10)

Santé publique : la mise en service du projet permet une réduction de l'exposition des populations au NO₂ et au benzène à l'horizon 2024 et n'a pas d'effet significatif sur l'exposition des populations pour les horizons 2028 et 2043, du fait du report des émissions d'origine routière de zones urbanisées (RD903, RD1005) vers des zones à très faible densité de population (Cf. . Pièce 5B, § 8.10.1.2)

Avis de la commission d'enquête

La suppression des nuisances se fait au bénéfice des zones présentant une forte densité de population, leur transfert vers les zones d'habitat moins dense fera l'objet de mesures de réduction pour ce qui concerne le bruit ; pour ce qui concerne la qualité de l'air, les seules mesures pouvant être prises concernent les mesures d'évitement visant l'optimisation du tracé afin de l'éloigner des zones d'habitat. La commission considère que c'est ce qu'a recherché le maître d'ouvrage tout en prenant en compte la minimisation des impacts sur l'environnement et sur l'agriculture, nonobstant les secteurs du diffuseur de Perrignier et du hameau de Mesinges qui présentent un déficit d'acceptabilité des riverains. Ces deux secteurs sont abordés au paragraphe VI.9. relatif aux points particuliers.

V.5.3 L'effet d'emprise

V.5.3.1 Equivalence d'emprise d'une 2x2 voies et d'une autoroute (vitesse 110 km/h)

Observation

OBS/Une route 2x2 voies aurait une emprise bien moins importante avec une fonctionnalité identique

CE/Quelles sont les différences en termes de nature d'ouvrage et d'emprises entre ce que pourrait être une 2x2 voies et le projet actuel ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'existe aucune différence en termes de nature d'ouvrage et d'emprises entre ce que pourrait être une 2x2 voies et le projet actuel, à l'exception du dispositif de péage au droit du diffuseur central de Perrignier.

Ainsi, le projet de liaison autoroutière reprend strictement les caractéristiques du projet de route express à 2x2 voies déclaré d'utilité publique le 17 juillet 2006 (normes de conception ICTAAL de type L2 avec une vitesse réglementaire de 110km/h).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de l'emprise équivalente d'une 2x2 voies et d'une autoroute avec une vitesse limitée à 110km/h, d'où l'intérêt de rechercher des solutions innovantes moins consommatrices d'espace pour le péage (Cf. ci-dessous).

La commission constate que pour les parkings et les espaces de covoiturage, le maître d'ouvrage, considérant qu'ils ne font pas partie des emprises du projet autoroutier, renvoie cette obligation sur le concessionnaire qui aura l'obligation de les mettre en œuvre. Ces parkings seront également consommateur d'espace, sauf en cas de mutualisation avec d'autres parkings, ce qui sera le cas sur la commune de Loisin à proximité du diffuseur de Machilly (au niveau du supermarché), sur la commune de Perrignier (au niveau de la gare, de la salle des fêtes et du stade) et sur la commune de Margencel (au niveau du futur parking relais du THNS).

La commission considère cette obligation comme une plus-value par rapport à la solution 2x2voies.

V.5.3.2 Un péage « free flow » moins consommateur d'espace ?**Observation**

CE/Un système free flow permettrait-il de réduire les emprises du péage et si oui, peut-il être imposé dans le cadre de l'appel d'offres ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le péage de type free-flow donne lieu à ce jour à des expérimentations des sociétés concessionnaires d'autoroute. Les règles de l'art de ce type de dispositif ne sont pas définies aujourd'hui. La connaissance en matière de péage free-flow pourrait évoluer d'ici l'appel d'offres de concession et le cas échéant, des propositions pourront être faites en ce sens par les candidats, dès lors que les expérimentations confirmeraient l'intérêt du dispositif pour l'optimisation de la conception des barrières de péage et l'exploitation autoroutière.

Avis de la commission d'enquête

La commission recommande que soit inscrit au cahier des charges de l'appel d'offres de concession l'obligation pour le concessionnaire d'étudier la faisabilité de mise en œuvre d'un péage de type free-flow pouvant avoir des bénéfices en termes de consommation d'espace et de fluidité de trafic.

V.5.3.3 Prise en compte de l'emprise du centre d'entretien de l'autoroute et des parkings de covoiturage**Observation**

CE/L'emprise du centre d'entretien et d'intervention mutualisé avec les parkings de covoiturage envisagés au niveau du diffuseur de Perrignier n'est, a priori, pas prise en compte dans le tracé indicatif, donc dans l'analyse des impacts, notamment sur les milieux naturels boisés et les parcelles agricoles. Est-ce bien le cas ? Si oui, quelles seraient les superficies concernées ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le positionnement du centre d'entretien et d'intervention n'étant pas acté et ses caractéristiques précises n'étant pas définies à ce stade, ce centre n'est pas représenté sur le tracé indicatif. Comme indiqué au § 2.6.5, les emprises du projet autoroutier chiffrées au dossier d'enquête correspondent aux emprises du tracé indicatif entre les entrées en terre augmentées d'une marge de 10m de part et d'autre pour prendre en compte les aménagements connexes (rétablissements, bassins, clôtures, centre d'exploitation). Les parkings de covoiturage ne font, quant à eux, pas stricto sensu partie des emprises du projet autoroutier.

Avis de la commission d'enquête

Cf. ci-dessous.

Observation

CE/ Quelles sont les caractéristiques (occupation, type de surface, superficies) des terrains envisagés pour les parkings de covoiturage bordant le contournement de Thonon-les-Bains (échangeur RD1005-RD26 et échangeur RD1005-RD12) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les terrains envisagés pour les parkings de covoiturage sont des délaissés enherbés bordant le contournement de Thonon-les-Bains. Quatre terrains appartenant au domaine public routier ont été identifiés, ils représentent une superficie d'environ 10 000 m².

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête retient que l'effet d'emprise du projet autoroutier, chiffré dans le dossier d'enquête, est d'approximativement 126 ha auxquels s'ajouteront les parkings de covoiturage à mettre en œuvre par le concessionnaire.

La commission considère que les emprises de parkings de covoiturage auraient dû être intégrées au projet autoroutier au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement précisant qu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage. Néanmoins, elle constate que l'Ae n'a pas formulé de remarque relative à ce point précis d'effet d'emprise mais a recommandé l'analyse des besoins en covoiturage sur la base des demandes de mobilités du territoire pour inscrire des exigences au cahier des charges de l'appel d'offres de concession. Le maître d'ouvrage a répondu que cette analyse serait faite par le futur concessionnaire et a complété l'étude d'impact par des localisations d'aires potentielles. La commission en prend acte.

La commission recommande que le maître d'ouvrage requière dans l'appel d'offre de concession le même niveau d'exigence environnementale pour les parkings de covoiturage que pour le projet autoroutier, à prendre en compte dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

V.5.3.4 Limiter l'effet d'emprise en zones sensibles**Observation**

OBS/L'Association de Sauvegarde du Léman mais également des particuliers demandent le passage sur pilotis des zones sensibles ainsi que l'abandon des aires de stationnement et centre d'entretien pour limiter la consommation d'espaces.

CE/ Un ouvrage sur pilotis au niveau des secteurs les plus sensibles est-il envisageable ? Quelles mesures sont-elles prises pour limiter l'effet d'emprise du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

La principale mesure pour limiter l'effet d'emprise du projet est maintenir à 110km/h la vitesse réglementaire de la future liaison autoroutière, sans changement par rapport au projet de route express déclaré d'utilité publique en 2006, alors qu'un passage à 130km/h aurait accru les terrassements et corrélativement les emprises, du fait de normes géométriques plus contraignantes en tracé en plan et en profil en long. La réalisation d'ouvrages sur pilotis au niveau des secteurs les plus sensibles n'est pas envisagée à ce stade.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que la limitation de la vitesse à 110km/h permet de réduire l'effet d'emprise.

V.5.4 Compréhension de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC)

Observation

OBS/L'ASPAS note que la plupart des sujets sont résolus par des mesures de réduction ou d'évitement, conteste cette façon de traiter les problèmes considérant qu'il aurait fallu des mesures compensatoires pour l'ensemble du projet.

Avis de la commission d'enquête

La compréhension de la séquence ERC, même si elle est explicitée dans le dossier, n'est pas acquise par tous (voir chapitre sur volet environnemental de l'appel d'offre de concession), elle est clairement développée dans le dossier d'enquête.

V.5.5 Impacts durant la période de chantier

V.5.5.1 Gestion des terres

Observation

OBS/L'ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH signalent des distorsions sur la quantité de granulat qui ne serait pas nécessaire selon l'étude d'impact alors que le Schéma départemental des carrières mentionne que l'autoroute nécessite de grosses quantités de granulat avec pour impacts un trafic PL générant pollution atmosphérique et GES. La consommation de granulats est par ailleurs dénoncée dans certaines observations.

CE/D'après l'étude d'impact, le bilan des terres excédentaires de 225 000 m³ sera réduit par des mesures visant leur valorisation maximale in situ (notamment via l'aménagement de merlons paysagers) ; une estimation quantitative de cette valorisation peut-elle être faite ? Quid des terres non valorisées ? Y aura-t-il une consommation de granulat importé sur le chantier, en quelle quantité et de quelle provenance ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'estimation quantitative de la valorisation des excédents de matériaux en merlons paysagers (au-delà des aménagements paysagers chiffrés à 323 000 m³) n'a pas été faite à ce stade et relève des études détaillées, de même que l'estimation de l'éventuel besoin en matériaux d'apport. La mise en dépôt des terres non valorisées sera à rechercher au plus proche de l'infrastructure. Trois sites potentiels ont été identifiés dans le cadre de l'étude préalable agricole. (Cf. pièce 5A, § 5.3.1).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte, d'une part, que le besoin en matériaux d'apport n'est pas connu à ce jour et, d'autre part, que la quantité de matériaux excédentaires restant à valoriser (après réalisation des aménagements paysagers prévus par le projet) n'est également pas connue.

Concernant la mise en dépôt des terres non valorisables, la commission fait siennes les recommandations de la Chambre d'Agriculture qui demande de privilégier les stockages en dehors des zones agricoles et de n'utiliser qu'en dernier ressort les sites potentiels identifiés pour lesquels une concertation étroite devra être engagée entre le futur concessionnaire et la profession agricole.

V.5.5.2 Trafic poids lourds

Observation

CE/Aucune estimation de trafic PL durant le chantier n'est réalisée rendant difficile l'appréciation de ses impacts sur le trafic, la pollution atmosphérique et les GES. Les travaux seront réalisés par tranches, est-il possible d'avoir une estimation du trafic PL généré par le chantier, qui pourrait par ailleurs être comparé au trafic PL actuel ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'estimation du trafic PL généré par le chantier et l'impact de ce trafic pourront être appréciés à l'issue des études détaillées, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. S'agissant de l'étude « gaz à effet de serre », le cadre normatif et méthodologique général est décrit en pièce 5B, § 14.1.1. L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre réalisée dans ce cadre intègre les circulations liées aux travaux.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que le trafic poids lourds généré par le chantier ne sera connu qu'au stade des études de détail et ne peut que recommander une organisation du chantier et de la gestion des terres (Cf. § ci-dessus) optimisée afin de limiter ce trafic.

V.5.5.3 Nuisances sonores

Observation

OBS/Le CLE considère que les nuisances sonores pour les riverains ne font pas l'objet de proposition de mesures lors du chantier, qui serait potentiellement de grande ampleur.

CE/ En dehors des mesures classiques imposées en termes d'utilisation de matériel homologué, d'itinéraires de circulation des poids lourds et information des riverains présentées dans l'étude d'impact, existe-t-il des mesures davantage protectrices, comme des écrans anti-bruit temporaires ?

Réponse du maître d'ouvrage

La prise en compte du bruit émis par les chantiers de réalisation des aménagements et des infrastructures de transport terrestre est une exigence définie par l'article L.571-9 du Code de l'environnement.

Ainsi que mentionné en pièce 5B, § 8.7.1, l'article R.571-50 du Code de l'environnement précise que le maître d'ouvrage doit, préalablement au démarrage du chantier, fournir au préfet et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier, un document récapitulatif de tous les éléments d'information utiles : nature du chantier, durée prévisible, nuisances sonores attendues et les mesures prises pour en limiter les effets. Au vu de ces éléments, le préfet peut, lorsqu'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires. La protection acoustique en phase chantier des riverains du projet de liaison autoroutière Machilly-Thonon sera prise en compte dans ce cadre. La liaison se situant pour l'essentiel en rase campagne ou en milieu faiblement urbanisé, la protection acoustique des riverains ne justifie pas, en première analyse, la réalisation d'écrans acoustiques temporaires.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que tout sera mis en œuvre pour limiter l'impact du chantier, avec une éventuelle prescription de mesures spécifiques définies par arrêté préfectoral motivé après avis des maires des communes concernées.

V.5.5.4 Durée des travaux

Observation

OBS/ Les riverains s'interrogent sur la durée totale du chantier et ceux qui sont directement concernés (notamment ceux des hameaux de Chez Jacquier, Brécovens, Mésinges) sur la durée des nuisances auxquelles ils seront exposés pendant les travaux.

CE/Peut-on donner une estimation de la durée des tranches de travaux qui impacteront directement les hameaux riverains du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Une réponse à cette question ne pourra être donnée qu'au stade du dossier « bruit » mentionné plus haut, une fois définies les modalités d'exécution des travaux par les entreprises ou groupements en charge de leur réalisation.

Avis de la commission d'enquête

La commission regrette qu'une fourchette de durée de travaux même approximative ne puisse être donnée aux riverains des hameaux les plus proches du projet en s'appuyant sur le retour d'expériences de chantier similaire.

V.5.5.5 Segmentation des travaux en fonction des contraintes écologiques

Observation

CE/Des précisions peuvent-elles être apportées sur la segmentation possible des travaux en fonction des contraintes écologiques identifiées ?

Réponse du maître d'ouvrage

La segmentation possible des travaux en fonction des contraintes écologiques présentée en pièce 5B, § 8.3.2.1, sera précisée dans le cadre des études détaillées et les périodes sensibles durant lesquelles certains types d'intervention ne seront pas autorisés seront arrêtés par l'autorisation environnementale.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage renvoyant aux études détaillées qui devront préciser les calendriers de travaux adaptés aux sensibilités écologiques identifiées. La commission note que le dossier a également été complété à la demande de l'Ae concernant le suivi durant la phase chantier.

V.5.6 Impact sur le changement climatiques

Observation

OBS/ Certaines communes souhaitent qu'une information soit faite sur le lancement du Plan Climat Air Energie par Thonon Agglo afin de travailler sur la qualité de l'air.

OBS/L'impact du projet sur le changement climatique est une observation qui est reprise par pratiquement toutes les associations et groupes écologiste, de défense de l'environnement et du changement « paradigme ». Parmi les observations et les « demandes » on peut trouver :

- Les associations (FRAPNA, ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH notamment) réclamant une démonstration de la compatibilité du projet avec la COP 21 et en s'appuyant sur l'avis de l'Ae une « évaluation de l'impact la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effets de serre en référence à la programmation pluriannuelle de l'énergie et aux engagements de la France ».
- Par extension, ces associations demandent des évaluations dans les déclinaisons des documents de programmation comme le SCot, les Plu et les opérations d'aménagement.
- Certaines d'entre elles (DCPH) dénoncent « le non-respect des engagements de la France, le projet induisant une augmentation des émissions de l'ordre de 14% sur la période 2014 / 2024 par rapport à l'état de référence 2014 puis 9% sur la période 2024 / 2044) et l'absence de réponse à la demande de l'Ae en termes d'émissions polluantes à l'atmosphère et de GES en période de chantier pour laquelle l'impact sur le climat n'est pas étudié ». AT74 rappelle les engagements internationaux de la France, de l'UE et les mises en garde des experts et organismes (GIEC, OMM, OMS, BM, ONU ...)
- Certaines communes souhaitent qu'une information soit faite sur le lancement du Plan Climat Air Energie par Thonon Agglo afin de travailler sur la qualité de l'air.

- Les élus régionaux du Rassemblement citoyen, écologiste et solidaire considèrent le projet contraire à la délibération du 14/06/2018 du Conseil Régional ARA intitulée "Stratégie environnement énergie : faire d'Auvergne-Rhône-Alpes la première région durable d'Europe". Elle propose une baisse des consommations d'énergie de 23% d'ici 2030, sachant que 35% des besoins d'énergie sont liées à la mobilité. Elle prévoit dans le chapitre lié à la qualité de l'air que le Grand Genève soit classé zone prioritaire et prévoit le développement d'une mobilité décarbonée. Cette délibération fait suite à l'accord transfrontalier PACT'Air signé entre la Région Auvergne Rhône-Alpes, le Grand Genève pour l'amélioration de la qualité de l'air et qui prévoit le développement des modes de transport vertueux.
- Le CLE considère cette augmentation des GES comme ayant des effets extrêmement néfastes sur la région elle-même et sur les enjeux globaux de réduction du CO2. AT74 rappelle également que le réchauffement climatique réduira l'enneigement des massifs et impactera les stations de ski, Cellule Verte 74 rappelle que le réchauffement climatique dans les Alpes du Nord françaises est 2,5 fois plus rapide que la moyenne mondiale avec un impact sur l'économie touristique locale et un risque accru de catastrophe naturelle.
- Sont même évoqués des phénomènes météorologiques extrêmes, indiquant que le projet est un « vecteur chaud et source de contrastes thermiques en pleine nature, fraîche longeant les premiers contreforts des Préalpes, en bordure du bassin lémanique où s'activent une cinquantaine de vents locaux qui induisent, au niveau des cols, des confluences aérologiques, potentiellement violentes ». Il est considéré comme un accélérateur de phénomène météorologique, notamment au niveau du péage de Perrignier, qui, avec la zone industrielle, sera émetteur d'aérosols et de particules fines favorisant l'ensemencement des nuages et donc les précipitations. Le projet est qualifié de « bombe météorologique ». L'augmentation de particules fines n'est pas analysée, est-elle susceptible de modifier le contexte climatique local ?

CE/Des contestations sont vivement émises ici, quelles réponses peut-on apporter aux thèmes évoqués :

- Le non-respect par la France de ses engagements internationaux et européens avec la mise en place du projet.
- Comment se situe le projet au regard du cadre retenu dans le SRCAE, des objectifs définis dans le PCAET Bas-Chablais, des engagements des Projet d'agglomération genevoise n° 2 et n°3 et de éléments affichés dans PACTAIR et du projet de SCot en vigueur.
- Peut-on préciser les valeurs de GES émises dans les différents cas de simulation, les nuances à apporter entre émissions et immissions, la part de ces rejets au regard de valeurs émises régionalement par exemple (ou plus localement dans la vallée de l'Arve) et des objectifs de réduction nationaux.
- Enfin comment peut-on apporter quelques chiffres sur les tendances climatiques locales, sur les effets consécutifs pour l'enneigement ou sur les conséquences sur l'économie locale.

Réponse du maître d'ouvrage

Les engagements internationaux de la France se traduisent notamment par le plan climat présenté en juillet 2017 par le ministre de la transition écologique et solidaire. Diverses mesures sont envisagées dans ce cadre parmi lesquelles la proposition au niveau européen d'une norme Euro 7 ambitieuse fixant l'objectif de mettre fin à la vente de voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040. L'objectif au niveau national est aujourd'hui une neutralité carbone à l'horizon 2050. Une loi d'orientation sur les mobilités traitera notamment de la tarification des usages de la route, de l'accès à la mobilité, de la relance du secteur logistique, du développement des mobilités douces et du covoiturage et de la circulation en ville.

L'exploitation de la liaison autoroutière Machilly – Thonon s'inscrira dans les cadres réglementaires nationaux et régionaux en vigueur (Cf. pièce 5A, § 6.8.4.1 et 6.8.4.2, du dossier d'enquête). Des mesures d'exploitation pourront ainsi être mises en œuvre si nécessaire.

D'autre part, si les émissions de polluants sont plus élevées aux différents horizons (2024, 2029, 2044) dans la situation avec projet que dans la situation de référence sans projet, il convient de souligner que

les émissions avec projet aux différents horizons sont très significativement inférieures à celles de l'état initial 2014 sur les principaux polluants hors CO2 (Cf. pièce 5B, § 8.8.2.9, résultats Copert V).

Avis de la commission d'enquête

La commission note la référence du maître d'ouvrage aux engagements internationaux de la France à travers le plan climat.

Cependant elle considère qu'il est important de compléter cette information en la contextualisant localement avec l'engagement de Thonon Agglomération en 2018 dans l'élaboration d'un PCAET (plan climat air énergie territorial), coordonné sur l'ensemble du bassin lémanique (hors Annemasse Agglo qui a déjà adopté son PCAET) par le Pôle métropolitain du Genevois français. A l'échelle métropolitaine du Grand Genève, la politique de maîtrise de la pollution atmosphérique et de l'énergie est déclinée dans le programme PACT'Air. Ces plans définissent ou définiront les moyens d'action à mettre en œuvre pour diminuer les consommations énergétiques et lutter contre les différentes sources d'émissions de gaz à effet de serre.

Concernant la part des émissions de GES du transport routier à l'échelle de Thonon Agglo, les éléments transmis à la commission par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air ATMO Auvergne-Rhône-Alpes permettent de les situer par rapport aux autres sources d'émission qui se répartissent ainsi :

- 45% des émissions de GES proviennent du trafic routier
- 35% des émissions de GES proviennent du chauffage
- le reste provient des activités économiques.

Enfin, il est important de souligner que le ScoT en cours de révision et le PCAET en cours d'élaboration devront prendre en compte les objectifs du futur Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Auvergne Rhône-Alpes et être compatibles avec ses règles générales. Ce document de planification recouvre les thématiques d'aménagement du territoire, de mobilité, d'infrastructures de transports, d'environnement et de gestion des déchets à l'horizon 2030. C'est à cette échelle que seront élaborés les objectifs des politiques publiques relatives notamment aux GES dans un espace comme celui du Chablais.

V.5.7 Impacts sur le milieu naturel et la biodiversité

V.5.7.1 Absence de perte nette de biodiversité

Observation

OBS/ D'une façon générale, des inquiétudes sont exprimées en matière d'atteintes portées à « la nature » (eaux, sols, habitats, faune, flore) par un public attaché à la qualité de son environnement et pour partie sensibilisé aux enjeux écologiques de conservation.

Lorsque le public est favorable au projet, il n'en demeure pas moins exigeant et en demande de mesures environnementales à la hauteur des enjeux écologiques.

Lorsque le public est défavorable au projet, des termes très excessifs sont parfois employés, évoquant un « massacre » de la faune sauvage, un « ravage » des espaces naturels etc...

L'Association pour la Protection des Animaux Sauvages (ASPAS) évoque un « véritable massacre environnemental, que rien ne peut justifier » et « contraire à l'alerte publiée le 21 mars 2018 par le Ministre Nicolas Hulot concernant la disparition de la biodiversité et réclamant un « sursaut d'indignation » pour défendre la faune et la flore. L'Etat ne peut, d'un côté, en la personne d'un ministre d'Etat, pousser les députés et la population à s'indigner, et, d'un autre côté, accepter le massacre d'une zone de biodiversité aussi riche. »

La LPO considère également que le projet va à contre-courant des préconisations du plan pour la préservation de la biodiversité présenté par le gouvernement.

Plusieurs observations considèrent par ailleurs que la perte de surface naturelle ne pourra jamais être réellement compensée par d'autres surfaces car la compensation proposée ne génère pas de surfaces naturelles équivalentes. Certains proposent en compensation une "sanctuarisation" d'autres zones du Chablais.

Certaines observations émettent des doutes sur la compensation réelle avec des espaces à restaurer ou renaturer : « on ne voit pas de cartes, pas de propositions sur la situation de ces aires. Pourquoi ? ... surfaces trouvées à la va-vite ... sans réelle compensation ».

CE/ Au-delà de l'excès de certains propos à mettre davantage sur le compte d'une posture et/ou d'une méconnaissance du dossier dont la complexité, plusieurs fois évoquée, justifie les nombreux questionnements ; peut-on préciser si le projet induit une perte nette de biodiversité qu'il conviendrait dès lors d'estimer.

Les points concernant les compensations surfaciques sont abordés au § suivants relatifs à l'artificialisation des sols et aux habitats naturels.

Réponse du maître d'ouvrage

La compensation des atteintes à l'environnement qui n'ont pu être ni évitées, ni suffisamment réduites, vise un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité, conformément à la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. A ce stade, le projet n'induit pas de perte nette de biodiversité au regard des mesures de compensation liées au milieu naturel envisagées. Cette absence de perte nette de biodiversité devra être confirmée à l'issue des études détaillées, dans le cadre de l'autorisation environnementale.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de l'absence de perte nette de biodiversité au stade actuel de définition du projet, compte tenu des mesures environnementales prévues, mais note que cette affirmation devra être confirmée au stade des études détaillées.

Elle considère que cette absence de perte nette de biodiversité dépendra de la bonne prise en compte, par les compensations, des fonctionnalités et des enjeux de conservation des habitats impactés lors de la demande d'autorisation environnementale ; ainsi que du suivi de ces mesures compensatoires.

V.5.7.2 Superficies impactées

Observation

OBS/ Dans ses observations, le public annonce des superficies impactées issues soit de la bande de DUP, soit du tracé indicatif, laissant transparaître parfois une incompréhension ou une mauvaise lecture du dossier.

CE/La surface des habitats impactés peut-elle être précisée¹⁹ ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les emprises du projet autoroutier sont chiffrées au dossier d'enquête à 126ha. Cette valeur correspond aux emprises du tracé indicatif entre les entrées en terre augmentée d'une marge de 10m de part et d'autre pour prendre en compte les aménagements connexes (rétablissements, bassins, clôtures, centre d'exploitation). Cette valeur arrondie de 126 ha correspond à la somme de :

- 23,3 ha de surfaces imperméabilisées
- 62,2 ha de milieux boisés
- 40,8 ha de milieux prairiaux et bocagers

¹⁹ Le tableau page 42 pièce 5b annonce 126 ha alors que si on totalise les milieux atteints en page 51 on obtient 133,1 ha (23,3 ha de surfaces présentant pas ou peu d'intérêt écologique (surfaces artificialisées et cultures) ; 62,2 ha concernent des milieux boisés (dont 11,6 à 17,9 ha de zones humides) ; 40,8 ha concernent des milieux prairiaux et bocagers (dont 8,2 à 9,3 ha de zones humides) et 6,8 ha d'autres types de milieux en zones humides). Quelle est la surface totale à retenir ?

Les 6,8 ha de zones humides situées dans les milieux non boisés ni prairiaux ni bocagers), de type herbiers aquatiques, formations à grands héliophytes ou des milieux plus artificiels (cultures, etc.), sont inclus dans les 23,3 ha de surfaces artificialisées, de cultures ou milieux ne présentant pas ou peu d'enjeux écologiques.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère qu'au stade de définition du projet, sur la base du tracé indicatif, les surfaces des habitats naturels impactés ont été détaillées par le maître d'ouvrage et leurs enjeux de conservation correctement appréciés.

La commission considère par ailleurs que l'ambiguïté du statut de certaines zones humides « potentielles », soulevé par l'Ae, devra être levée comme le précise le maître d'ouvrage, par les relevés pédologiques réalisés dans le cadre des études détaillées pour définir le caractère humide de ces zones.

V.5.7.3 Artificialisation des sols et atteinte à leurs services écosystémiques

V.5.7.3.1 Compensation de l'artificialisation des sols

Observation

OBS/ L'ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH dénoncent l'artificialisation des surfaces naturelles, jugée non compensable avec des mesures largement insuffisantes, l'ASPAS considère qu'aucune mesure de compensations n'est prévue pour l'artificialisation des sols. La biodiversité des sols et des services systémiques rendus sont également évoqués par le public.

CE/Quelle est l'importance de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation en termes d'impact sur le milieu naturel ?

Au-delà des compensations proposées (abordées dans les § suivants), la désimperméabilisation pour compenser la perte de biodiversité des sols serait-elle une mesure envisageable à l'instar de ce que préconise le SDAGE (disposition 5A-04) et compte-tenu des engagements du PADD ? Sa mise en œuvre pourrait-elle être envisagée à l'échelle du SCoT du Chablais en cours de révision pour la compensation du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Une estimation des surfaces imperméabilisées par le projet de liaison autoroutière (environ 65ha) est donnée au § 8.2.4.2, p12, de la pièce 5B. La réalisation d'infrastructures linéaires ne donne pas lieu à ce jour à des mesures de désimperméabilisation pour compenser la perte de biodiversité des sols. Aucune mesure de ce type n'est envisagée au titre de la liaison autoroutière Machilly-Thonon-les-Bains.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que la compensation de l'artificialisation des sols (qui représentera environ 55% de la superficie du projet en termes de surface imperméabilisée) est réalisée en partie au niveau des compensations des habitats naturels impactés mais qu'au regard des services écosystémiques, la compensation surfacique des terres agricoles lui paraît indispensable (Cf. § ci-dessous).

La commission recommande par ailleurs que le SCoT du Chablais en révision intègre des mesures ambitieuses visant la désimperméabilisation du tissu urbain existant en compensation de l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation permettant ainsi de lutter contre l'artificialisation des sols.

V.5.7.3.2 Prise en compte des services écosystémiques des sols

Observation

CE/ A la demande de l'Ae, l'étude d'impact a été complétée en matière d'impacts sur les services systémiques rendus par les sols, cependant certains points mériteraient d'être approfondis pour ce qui concerne :

Le service d’approvisionnement : évoquer ici les mesures relatives à la compensation surfacique des terres agricoles à étudier dans le cadre de compléments à apporter à l’étude agricole (Cf. demande du préfet suite à l’avis de la CDPENAF et avis Ae constatant l’absence d’analyse des possibilités de compensation surfacique des espaces agricoles perdus) et à la compensation surfacique des milieux forestiers qui n’est a priori pas envisagée.

Réponse du maître d’ouvrage

L’étude de mesures de compensation surfacique des terres agricoles touchées par le projet n’est pas citée dans l’étude d’impact mais sera mise en œuvre, comme demandée dans l’avis du préfet de département du 22 décembre 2017 sur l’étude agricole préalable, joint en pièce 11.

La compensation au défrichement se fait selon trois modalités (Cf. pièce 5B, § 8.6.5.2) :

- *plantation d’une surface à minima égale à celle du défrichement jusqu’à une surface augmentée par un coefficient multiplicateur (la moyenne des coefficients régulièrement calculés par l’autorité compétente tourne autour de 2 à 2,5),*
- *travaux sylvicoles en forêt sur de jeunes peuplements,*
- *paiement d’une taxe de défrichement.*

Le défrichement par le concessionnaire autoroutier donnera lieu à une demande d’autorisation. La nature de la compensation sera définie dans ce cadre.

Le service de régulation : évoquer ici les risques de tassements des sols avec pour conséquences des modifications d’alimentation des milieux humides et de leur espace de bonne fonctionnalité; ce point est abordé sur certains secteurs (passage inférieur au niveau du PN66, talweg du ruisseau des Vernes, zone d’alimentation du marais de Margencel, zone de préchargement au niveau de la forêt de Planbois) avec des rétablissements d’écoulement prévus mais les zones d’alimentation de zones humides ont-elles été toutes bien prises en compte ?

Réponse du maître d’ouvrage

La transparence de l’infrastructure vis-à-vis de l’alimentation de l’ensemble des zones humides sera à apprécier dans le cadre de l’autorisation environnementale.

Avis de la commission d’enquête

La commission considère que le maître d’ouvrage a répondu à la demande de compléments de l’Ae concernant les services écosystémiques des sols mais que le niveau de leur prise en compte est conditionné, d’une part, à l’étude à venir des compensations surfaciques agricoles sollicitée par le préfet et d’autre part, aux études détaillées de l’autorisation environnementale.

V.5.7.4 Faune, flore et habitats naturels

V.5.7.4.1 Espèces et biotopes

V.5.7.4.1.1 Des espaces naturels menacés par la pression foncière

Observation

OBS/La LPO considère que l’étude d’impact ne prend pas en compte l’impact indirect du projet sur la pression foncière induisant « de nouvelles constructions et la disparition de nouveaux biotopes ».

CE/ Quelle appréciation peut-on faire de cet effet indirect sur les milieux naturels au regard des engagements du PADD du SCoT en révision, peut-il être pris en compte dans le cadre du projet ?

Avis de la commission d’enquête

La commission constate l’absence de réponse du maître d’ouvrage mais considère que l’effet indirect du projet sur la pression foncière est pris en compte au niveau PADD du SCoT en révision qui fixe pour objectif de diviser par deux la consommation d’espaces agricoles, naturels et forestiers et limite leur artificialisation à 750 ha à l’horizon 2035-2040. La commission considère que l’enjeu réside dans la

vigilance des services de l'Etat pour suivre l'évolution de la consommation d'espaces et le respect des objectifs du PADD.

V.5.7.4.1.2 Une incertitude sur la compensation des surfaces impactées

Observation

OBS/Le CLE considère que les mesures de compensation n'étant pas encore arrêtées, il est difficile d'avoir un avis sur leur efficacité et leurs véritables effets sur la faune et flore locale. Il déplore que des études plus approfondies sur ce point n'aient pas été faites, pour permettre d'avoir un avis étayé sur la question.

Avis de la commission d'enquête

Voir les développements dans les paragraphes suivants.

V.5.7.4.2 Focus sur les forêts et milieux prairiaux et bocagers

Observation

OBS/ Les atteintes aux milieux naturels et en particuliers aux milieux forestiers, avec en premier lieu la forêt de Planbois, constituent une préoccupation majeure des associations mais aussi du public. Sont ainsi évoqués la qualité forestière du Chablais pour les habitats naturels patrimoniaux mais également pour le paysage et pour son rôle de régulateur climatique.

CE/ Les milieux boisés, totalisant 62.2 ha (dont 11,6 à 17,9 ha de zones humides), présentent un enjeu fort à compenser. Cette compensation pour les zones humides est bien cadrée par l'autorisation environnemental au titre de la loi sur l'eau – voir § suivant) par contre, pour les milieux forestiers non humides (et hors ripisylve des cours d'eau faisant l'objet d'une reconstitution), il est précisé que (excepté pour les boisements de faible intérêt, robiniers et plantations de résineux), la compensation se fera par des mesures de gestion sur certaines parties de la forêt de Planbois par conventionnement avec l'ONF. Il conviendrait de préciser les surfaces boisées ne faisant pas l'objet d'une compensation surfacique, ce qui renvoie à l'impact sur l'artificialisation des sols (voir § relatif à l'artificialisation des sols).

Concernant la compensation des milieux prairiaux et bocagers, totalisant 40, 8 ha (dont 8,2 à 9,8 ha de zones humides), il est précisé que la compensation se fera afin de restituer leur fonctionnalité écologique vis-à-vis des espèces présentes. Hormis pour les zones humides, il conviendrait de préciser si une compensation surfacique est envisagée et sous quelle forme.

Réponse du maître d'ouvrage

Une compensation surfacique de 2 pour 1 est retenue pour les milieux prairiaux et bocagers en cas d'enjeu fort, et de 3 pour 1 pour les milieux boisés en cas d'enjeu fort à très fort (Cf. tableau 18, pièce 5B). Au-delà de cette compensation en cas d'enjeu fort à très fort pour les milieux boisés, une compensation au défrichement sera mise en œuvre (Cf. pièce 5B, § 8.6.5.2 et réponse au § VI.5.3).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et recommande de corriger l'étude d'impact au paragraphe relatif au défrichement qui laisse porter un doute sur le choix des modalités qui seraient laissées à la discrétion du maître d'ouvrage (ce qui signifierait qu'il pourrait privilégier les compensations non surfaciques).

V.5.7.4.3 Focus sur les zones humides

Observation

OBS/ Pour la ville de Thonon, en ce qui concerne les zones humides, les études réalisées ont permis d'évaluer les impacts dont la maîtrise a systématiquement été recherchée, notamment par la localisation de l'ouvrage la moins impactante. Ces ouvrages ont été, le cas échéant, réduits, voire compensés.

*V.5.7.4.3.1 Sites de compensation et suivi des fonctionnalités***Observation**

OBS/Des doutes sont émis, notamment par l'ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH, sur la compensation réelle des zones humides en raison de la pression foncière.

L'ASPAS considère que « les sites de plantation des espèces protégées n'ont pas encore été identifiés, ni ceux dans lesquelles seront créées des mares pour amphibiens ». L'ASPAS pense que « ces sites n'existent pas puisque chaque site a sa spécificité, son intérêt ».

CE/L'étude d'impact se réfère à l'étude de Thonon Agglo qui identifie 74 ha d'une trentaine de sites potentiels ce qui devrait permettre, si ces sites sont confirmés, de couvrir les besoins de compensation des zones humides qui s'élèvent à 53,2 à 68 ha, nonobstant la faisabilité de la compensation à fonctionnalités égales ainsi que la faisabilité technique et foncière. Les enjeux portés par cette compensation sont importants et la multiplication des sites constitue une contrainte forte en termes de gestion et de suivi. Comme le précise l'étude d'impact, les modalités de cette compensation seront détaillées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Des précisions sont apportées, suite à la demande de l'Ae, concernant les suivis des mesures d'évitement et de réduction durant le chantier ainsi que le suivi des sites de compensation, avec notamment un suivi des amphibiens afin d'apprécier la fonctionnalité des mares. Cependant, les zones humides ne se limitant pas aux seules mares, un suivi spécifique des fonctionnalités des sites de compensation des zones humides n'est-il pas à prévoir ?

Réponse du maître d'ouvrage

Oui. Un suivi des fonctionnalités des sites de compensation sera assuré (Cf. pièce 5B, § 11.2 - Suivi des habitats naturels, de la flore et des populations d'espèces faunistiques, sur les sites de compensation et aux alentours de l'infrastructure.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que le maître d'ouvrage a répondu à la demande de l'Ae concernant les compensations des habitats naturels et notamment celles des zones humides avec l'identification de sites potentiels réalisée par Thonon Agglomération qui dispose d'une expertise interne (à travers le Syndicat Mixte des Affluents du Sud-Ouest Lémanique (SYMASOL) ayant intégré Thonon Agglomération) et qui travaille par ailleurs en collaboration avec le Conservatoire des espaces naturels de Haute-Savoie (Asters).

La commission a pu constater, dans cette étude de Thonon Agglomération transmise à sa demande, que sur les 74 ha de sites identifiés selon leurs potentialités écologiques et hydrauliques (aux regards de la restauration possibles des habitats et des fonctionnalités du milieu), 54 ha concernent des fonctionnalités et enjeux forts, ce qui laisse supposer que la compensation à fonctionnalités égales puisse être réalisée.

La commission considère sur ce point que ce n'est qu'au stade des études détaillées que pourront être précisées les compensations à fonctionnalités égales des zones humides. La commission recommande de rajouter une mention spécifique concernant le suivi des fonctionnalités des zones humides dans le § relatif au suivi des habitats naturels, de la flore et des populations d'espèces faunistiques, sur les sites de compensation et aux alentours de l'infrastructure.

Observation

CE/Compte tenu de l'ampleur de la compensation et de la multiplicité des sites, le maître d'ouvrage pourrait utilement apporter des précisions sur les modalités potentielles d'organisation en termes de maîtrise d'œuvre et de contrôle du suivi des mesures.

Avis de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage ne répond pas sur ce point. La commission ne peut que recommander que soit inscrit au cahier des charges d'appel d'offres de concession les modalités d'organisation du suivi de sites multiples de compensation des milieux naturels.

V.5.7.4.3.2 Sites de compensation en milieu agricole

Observation

CE/ L'identification des sites par Thonon Agglo concerne 25% (18,15 ha) d'espaces identifiés comme agricoles sur la base de photos aériennes. Ces espaces seraient alors soumis à des adaptations ou changements de pratiques agricoles qui viendraient s'ajouter aux impacts directs sur le milieu agricole (perte de 46 ha), cette crainte est évoquée par la Chambre d'Agriculture. Cet aspect n'est pas évoqué dans les mesures compensatoires qui pourraient préciser les contraintes qui risqueraient d'être imposées aux parcelles agricoles susceptibles d'être retenues comme zones de compensation de zones humides. En quoi pourraient consister les adaptations ou changements de pratiques agricoles ; quels types de contraintes seraient alors imposées aux exploitants ?

Que se passera-t-il si les sites identifiés par Thonon Agglo ne permettent pas une compensation des zones humides dans le respect du SDAGE ?

Réponse du maître d'ouvrage

La superficie des sites potentiels identifiés par Thonon Agglomération comme pouvant être le support de compensation au titre des zones humides s'élève à 74 ha, au-delà des besoins en compensation estimés à ce stade entre 53 ha et 68 ha. La définition des sites de compensation, dans le cadre des études détaillées, s'attachera à éviter prioritairement les zones agricoles. Les adaptations ou changements de pratiques agricoles ainsi que les types de contraintes qui seraient imposées aux exploitants n'ont pas été identifiés à ce stade.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et recommande de suivre la proposition de la Chambre d'Agriculture concernant un travail de co-construction permettant d'élaborer des mesures agro-environnementales adaptées sur les sites agricoles de compensation des zones humides qui pourraient être retenus.

V.5.7.4.3.3 Compatibilité avec le SDAGE

Avis de la commission d'enquête

Il est fait référence à un tableau 5 « Analyse de la compatibilité du projet avec les objectifs de la DCE » ; la commission recommande un renvoi au tableau 6 concernant le SDAGE.

La commission considère, qu'au stade de niveau de définition du projet, celui-ci est compatible avec le SDAGE ; cette compatibilité sera à confirmer dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

V.5.7.4.3.4 *Prise en compte de la fonction de soutien d'étiage***Observation**

OBS/L'Association Agréée pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique du Chablais Genevois demande de préserver toutes les zones humides qui sont des réservoirs d'eau en période d'étiage des rivières.

CE/La compensation à fonctionnalités égales permet-elle de prendre en compte la fonction de soutien d'étiage ce qui implique d'identifier les cours d'eau qui seraient impactés par la disparition des ZH remplissant cette fonction et de la compenser sur le même secteur.

Réponse du maître d'ouvrage

Le SDAGE Rhône-Méditerranée met l'accent sur 3 types de fonctions qui doivent être prises en compte pour la compensation au titre des zones humides : fonctions hydrauliques (expansion des crues), fonctions biogéochimiques (préservation de la qualité des eaux) et fonctions d'accomplissement du cycle biologique des espèces (production de biodiversité). La prise en compte du soutien d'étiage n'est pas identifiée dans ce cadre.

L'impact hydrologique de la suppression des zones humides n'est donc pas envisagé à ce stade de façon systématique. Ce point pourra être examiné au cas par cas dans le cadre des études détaillées.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et recommande que l'impact hydrologique de la suppression des zones humides puisse être examiné au niveau des chevelus hydrographiques les plus sensibles.

V.5.7.4.3.5 *Zones humides de la commune de Juvigny***Observation**

OBS/ Annemasse Agglomération demande de préciser les impacts du projet sur les zones humides sur la commune de Juvigny et d'intégrer au projet des mesures de réduction ou compensation.

CE/La commission confirme l'intérêt cette demande.

Réponse du maître d'ouvrage

La question a été formulée par Annemasse Agglomération dans son avis du 9 janvier 2018 au titre de l'avis L122-1 V du code de l'environnement (en évoquant « la fonctionnalité des zones humides du territoire d'Annemasse Agglo » sans citer spécifiquement la commune de Juvigny ». La réponse apportée alors par le maître d'ouvrage par le maître d'ouvrage, figurant en pièce 6 du dossier d'enquête est la suivante : « les effets du projet sur le milieu naturel et les continuités écologiques ont été étudiés sur le territoire de l'agglomération annemassienne comme sur les autres secteurs du projet. Des compléments d'études spécifiques pourront être menés, si nécessaire, durant la phase d'étude préalable à la demande d'autorisation environnementale. Des mesures compensatoires complémentaires pourront en outre être arrêtées, si nécessaire, dans le cadre de l'enquête d'utilité publique puis de la demande d'autorisation environnementale. »

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et recommande que des compléments d'étude soient menés dans le cadre des études détaillées.

V.5.7.5 Corridors écologiques

V.5.7.5.1 Exigences du SCoT du Chablais

Observation

OBS/ Le SIAC rappelle que le Scot approuvé en février 2012 indique que les infrastructures inscrites dans le DOG et traversant des espaces naturels d'intérêt écologique majeur devront être accompagnés de mesures pour rétablir les continuités et fonctionnalités écologiques de ces espaces.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que le projet propose des rétablissements de continuités écologiques adaptés à leurs enjeux.

V.5.7.5.2 Effet de coupure

Observation

OBS/ « Il n'y aurait qu'un pont pour le passage des animaux sauvages, et aucun tunnel pour les petits mammifères ? Le tracé passe pourtant par une zone très fréquentée par la faune locale, les chasseurs le savent puisqu'ils sont opposés à ce projet en l'état ! »

CE/ Certaines observations du public témoignent d'une méconnaissance du dossier où la problématique du rétablissement des corridors écologiques est pourtant détaillée avec pour les passages grande faune, 2 rétablissements supérieurs, 5 rétablissements inférieurs et 1 rétablissement via les ouvrages adjacents ; et, pour la petite faune, 9 rétablissements inférieurs. Ces ouvrages font l'objet d'une classification (type I à VIII) en fonction de leurs caractéristiques. Cela renvoie, comme évoqué plusieurs fois, à la complexité du document.

OBS/ La LPO considère que le projet va impacter fortement les biotopes des espèces d'intérêt prioritaire²⁰ en les faisant disparaître ou en les isolant, considérant que malgré les passages à faune, l'autoroute reste une barrière infranchissable pour de nombreuses espèces et un piège mortel pour d'autres.

Avis de la commission d'enquête

Voir ci-dessous

V.5.7.5.3 Position des associations de chasse locales (ACCA) et de la Fédération de Chasse de Haute Savoie et propositions d'aménagements

Observation

OBS/Les chasseurs s'expriment sur le rétablissement des corridors écologiques en apportant des informations et des propositions issues de leur expérience locale et de leur expertise, tout en déplorant l'effet de coupure induit par le projet ; ainsi :

- les ACCA locales alertent sur l'impact du projet qui rendra impossible les échanges de population des grands ongulés entre le massif des Voirons, les massifs forestiers du bord du lac et la Suisse. L'unique passage grande faune prévu à Fessy (chez Viret) engendrerait une concentration des grands animaux sur la voie ferrée et la RD903, avec risque de collision, accru par ailleurs avec l'augmentation du cadencement du Léman Express. Les ACCA sont défavorables au projet, souhaitant de nouvelles projections de trafic permettant de mesurer l'impact du Léman Express après sa mise en service.

²⁰ Au niveau européen (« pour la conservation desquelles la Communauté porte une responsabilité particulière compte tenu de l'importance de la part de leur aire de répartition naturelle comprise dans le territoire visé à l'article 2 » : Directive Habitats) ; plusieurs espèces sont classées CR (en danger critique de disparition), EN (en danger de disparition) et VU (vulnérables) dans les listes rouges nationales ou régionales.

- la Fédération Départementale des Chasseurs souligne « l'incidence majeure du projet qui vient scinder un milieu naturel déjà fortement réduit par l'étalement urbain, entre les massifs forestiers préalpins des Voirons et des balcons du Léman avec le bassin genevois et la forêt de Planbois, mais rappelle son engagement constant et pertinent dans ce dossier, depuis au moins 2015, afin d'identifier le tracé le moins dommageable pour la faune sauvage, les corridors écologiques et la préservation des territoires. ». Elle comprend les inquiétudes légitimes des chasseurs locaux, néanmoins, elle est favorable au projet qu'elle considère nécessaire au développement économique et au désenclavement du Chablais. Elle demande que ses propositions environnementales soient prises en compte au vu des connaissances et des analyses qu'elle présente dans son dossier versé à l'enquête publique. La Fédération rappelle qu'elle a constamment « privilégié discussion et compromis, et souligne sa collaboration constructive, sa participation active au groupe de travail initié par Monsieur le Préfet ». Elle a également fourni une note technique sur les déplacements de la grande faune (31.01.2017) après une étude de terrain complémentaire de trois mois à l'été 2016 (relevés de traces avec localisation GPS) et considère que l'étude d'impact a globalement bien intégré ces informations.

Les ACCA et la Fédération mentionnent l'importance du corridor écologique du sud-est du Canton de Genève rétabli au-dessus de la 2x2 voies Les Chasseurs/Machilly par l'éco pont des Allongets, « sujet de préoccupation majeur de l'Etat Genevois »²¹.

Les propositions d'aménagements souhaités concernent :

- pour les ACCA, les dispositifs suivants :
 - o dispositifs de ralentisseurs au niveau du hameau de chez Viret (Fessy/Brenthonne) pour éviter les collisions sur la RD903 suite à la mise en œuvre du seul passage grande faune à Fessy
 - o passages pour les grands animaux :
 - au-dessus autoroute + voie ferrée + RD903 entre Perrignier et le rond-point de Mesinges
 - au-dessus de l'autoroute entre Ballaison et Bons-en-Chablais après la ZI de Bons-en-Chablais en direction de Loisin
 - au-dessus de la voie rapide entre Machilly et Bons-en-Chablais (les animaux passant actuellement après le rétrécissement de la 2x2 voies)
- pour la Fédération, des précisions complémentaires pouvant guider la définition du tracé définitif par le concessionnaire, au niveau des secteurs suivants :
 - o accordement D1206, commune de Loisin (et très partiellement Machilly) au niveau du corridor majeur, lieu de collisions reconnu, équipé de réflecteurs dans le cadre du contrat Corridor Arve-Lac : remplacement des réflecteurs endommagés ou subtilisés et adjonction d'un dispositif de détecteurs alliant la technologie infrarouge avec de la caméra couleur (expérimenté avec succès sur la RD 1508 à Doussard) et offrant une alternative, là où des clôtures de bord de route pourraient bloquer quasi-totalement ces échanges transfrontaliers.
 - o D1206, commune de Machilly : remplacement du grillage de hauteur insuffisante pour le cerf ; le transit de la grande faune pourrait alors se reporter sur la partie plus au nord, sécurisée par le détecteur de faune décrit ci-dessus.
 - o extrémité Est du projet au niveau du passage faune « type VII » (sous le viaduc du Pamphiot) assurant le lien entre Nord et Sud par le bois d'Anthy : renaturation sous le viaduc.
 - o étude spécifique des passages Grande Faune nécessitant en amont un suivi des flux d'animaux avec des pièges photographiques pour déterminer les lieux précis de passage et adapter les ouvrages à la faune sauvage concernée :

²¹ La Fédération rappelle « sa collaboration avec le service de la biodiversité de la direction générale de l'agriculture et de la Nature du canton de Genève, pour étudier les déplacements ».

- passage supérieur mixte type IV prévu au Chemin Bois de la Porte (cervidés et sangliers) à faire évoluer en type V : avec une largeur de voirie pour les engins agricoles et, de part et d'autre, des parties en herbes et arbustes, avec quelques enrochements ; encadrement de la mixité d'usage (barrière limitant l'accès aux ayants-droit et entraves pour limiter la fréquentation humaine).
 - passage inférieur des ruisseaux Prés Moulin et du Passage (chevreuil) : a minima de type IV.
 - passage inférieur faune du Foron de Sciez (cervidés et sangliers) : à faire évoluer en type V.
 - passage supérieur type VI ruisseaux d'Avully et de Gorge (sites majeurs pour le cerf notamment) : franchissement de la voie ferrée et mixité d'usage petite et grande et faune. La Fédération se propose pour réaliser une étude préalable avec pièges-photos, souhaite qu'une prairie abandonnée à proximité soit restaurée et entretenue pour la faune (une seule coupe annuelle après le 15 août) et se propose également d'équiper la portion de D903 entre la sortie de Perrignier (Les grands buissons) et celle de Brenthonne (Chez Fantin) avec des réflecteurs, car une hausse et un report du transit grande faune à moyen terme est attendue.
 - passages inférieurs faune du ruisseau des Vernes et du chemin de la Lausenettaz (cervidés et sangliers) : à faire évoluer en type V avec un encadrement rigoureux de la mixité d'usage.
- étude fine, après définition des emplacements prévus pour les passages, pour étudier l'impact potentiel sur le réseau routier secondaire et pallier aux éventuels reports de collision par la pose de piquets réflecteurs²²
 - suivi de tous les passages à faune avec des pièges photographiques pendant au minimum 3 années pour vérifier leur efficacité et proposer des mesures palliatives
 - mesures compensatoires pour la petite faune afin d'accompagner le plan de réintroduction du faisan naturel et être bénéfique à tout un cortège de l'avifaune et de l'entomofaune notamment :
 - bande enherbées de prairie fleurie de 2 à 5m de large, de part et d'autre de l'autoroute avec fauche tardive et suivi pour compenser une partie des habitats naturels perdus.
 - haies naturelles composées de baies et arbustes locaux.
 - sensibilisation des exploitants agricoles pour réaliser des cultures dérobées avec des plantes mellifères, après récolte des céréales en début d'été, favorisant l'avifaune et les abeilles.

La Fédération souhaite enfin être associée au suivi du chantier et à l'évaluation de l'impact de celui-ci sur la faune sauvage et ses déplacements.

CE/Quelle est la position du MO par rapport aux demandes des ACCA locales et de la Fédération Départementale de Chasse compte tenu des 18 rétablissements envisagés dans les cadres des mesures présentées dans l'étude d'impact dont 13 se faisant au niveau d'ouvrages hydrauliques et compte tenu des mesures de réduction des risques de collision (clôtures notamment) mais d'absence de mesures directes au niveau de la RD903 et de la voie ferrée.

Réponse du maître d'ouvrage

1°) demandes des ACCA

Au regard des fonctionnalités écologiques locales mises en évidence par l'étude d'impact (pièce 5A, § 6.4.2.2) et des ouvrages prévus (pièce 5B, § 8.3.2.2), le maître d'ouvrage ne prévoit pas de retenir les passages supérieurs nouveaux demandés par les ACCA. Un passage supérieur mixte (agricole / grande

²² Sont jointes au dossier de la Fédération de Chasse des cartographies de repérage des déplacements locaux et voies de transit de la grande faune ainsi que les secteurs routiers déjà équipés de réflecteurs.

faune) est en particulier d'ores et déjà prévu au droit du chemin du Bois de la Porte. Un passage inférieur assurera la continuité petite faune au droit du chemin de Brens. Entre Perrignier et le rond-point de Mésinges, la continuité écologique est assurée au droit des ruisseaux des Vernes et du Redon par un passage inférieur à 3 travées de type V. Le franchissement de la voie ferrée et de la RD903 par les grands animaux n'est par ailleurs pas envisagé dans le cadre du projet autoroutier.

2°) demandes de la Fédération des Chasseurs

S'agissant des adaptations d'ouvrage demandées par la Fédération des Chasseurs, les principales demandes et réponses pouvant être apportées à ce stade par le maître d'ouvrage sont les suivantes :

- passage supérieur mixte de type IV du chemin du Bois de la Porte, qu'il est demandé de faire évoluer de type IV à type V (passage inférieur).

. il n'apparaît pas opportun de réaliser un passage inférieur pour le rétablissement de ce chemin, alors que la topographie permet la réalisation d'un passage supérieur. Des bandes végétalisées de part et d'autre de la voie seront prévues. La limitation de l'usage de la voie aux véhicules autorisés pourra être envisagée ;

- passage supérieur de type VI (éco pont) des ruisseaux d'Avully et de Gorge.

. seul un franchissement de l'autoroute est envisagé par le maître d'ouvrage. La réalisation d'un passage supérieur franchissant l'autoroute et la voie ferrée n'est pas fonctionnellement souhaitable.

- passage inférieur des ruisseaux Prés Moulin et du Passage (chevreuil) : demande a minima de type IV (au lieu de type III au dossier d'enquête)

. une suite favorable sera donnée à cette demande. Le passage mixte prévu hydraulique / agricole / grande faune envisagé dans le cadre des études préalables, d'une largeur de 12,5 m dont 3,5m pour la faune et d'une hauteur de 4,4 m minimum, est de fait au-delà des caractéristiques d'un ouvrage de type IV.

- passage inférieur faune du Foron de Sciez (cervidés et sangliers) : demande de faire évoluer cet ouvrage en type V (au lieu de type IV ou V au dossier d'enquête)

. une suite favorable sera donnée à cette demande. Le passage mixte prévu hydraulique / grande faune envisagé dans le cadre des études préalables, d'une largeur de 10,5 m et d'une hauteur de 5m au droit du passage faune, est de fait un ouvrage de type IV.

- passages inférieurs faune du ruisseau des Vernes et du chemin de la Lausenettaz (cervidés et sangliers) : demande de faire évoluer cet ouvrage en type V avec un encadrement rigoureux de la mixité d'usage.

. l'ouvrage de franchissement des ruisseaux des Vernes et du Redon prévu au dossier est déjà de type V, décrit en pièce 5A, § 5.1.1.2.

La procédure d'autorisation environnementale qui sera conduite à l'issue des études détaillées par le futur concessionnaire permettra d'adapter, si nécessaire, les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet vis-à-vis des continuités écologiques qui seront arrêtées à l'issue de la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Avis de la commission d'enquête

La commission note l'implication des chasseurs, qu'ils soient opposés au projet (ACCA) ou non (Fédération de Chasse) pour contribuer à l'amélioration du projet grâce à leur expertise. Elle note par ailleurs la volonté du maître d'ouvrage de prendre au mieux en considération leurs demandes. Concernant le passage à grande faune au-dessus de l'autoroute et de la voie ferrée (voire de la RD903), la commission rejoint la position du maître d'ouvrage qui considère ce type d'ouvrage non fonctionnel ; elle considère par ailleurs qu'il pourrait avoir un fort impact paysager. De plus, les autres rétablissements proposés, avec pour certains, les évolutions souhaitées et prises en compte par le maître d'ouvrage, lui paraissent être adaptés aux enjeux identifiés.

V.5.7.5.4 *Prise en compte des corridors au niveau des communes de Juvigny, Loisin et Machilly***Observation**

OBS/ Annemasse Agglomération demande de préciser les impacts du projet sur les corridors biologiques sur la commune de Juvigny et d'intégrer au projet des mesures de réduction ou compensation.

OBS/ Les Conseil Municipaux de Loisin et de Machilly demandent que soit intégré au projet un passage pour la traversée des grands animaux au niveau du corridor qui traverse le territoire de la commune entre Machilly et Veigy.

CE/Les mesures sollicitées par la Fédération de Chasse 74 (concernant d'une part, le rétablissement du corridor écologique d'importance régionale entre le massif des Voirons et le bassin genevois, et d'autre part, les effets indirects potentiels concernant les collisions sur le réseau routier secondaire (à expertiser) sembleraient pouvoir répondre aux demandes émises par Annemasse Agglomération, Loisin et les communes suisses frontalières.

Le maître d'ouvrage pourrait utilement éclairer la problématique avec un complément d'analyse sur les effets indirects du projet sur les corridors écologiques au niveau du réseau routier secondaire.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage ne répond pas directement sur ce point mais considère que les mesures prises dans le cadre du projet répondent aux enjeux identifiés ; elles pourront être complétées lors de la demande d'autorisation environnementale.

V.5.7.6 *Nuisances lumineuses***Observation**

OBS/ L'ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH ainsi que des observations du public considèrent que la pollution lumineuse aura des impacts sur l'écosystème nocturne (notamment « disparition massive des insectes », « de leur biotope ») non analysés dans l'étude d'impact qui n'aborde que l'aspect nuisances pour les riverains. La pollution visuelle « contribuera à nous empêcher encore un peu plus de voir les étoiles depuis nos villes et villages. »

CE/ Quel est l'impact de la pollution lumineuse apportée par l'autoroute sur la faune locale ? Comment s'intègre le projet dans la politique de prise en compte des corridors noirs qui semble faire partie intégrante des contrats de corridors mis en œuvre sur le territoire du Grand Genève d'après les informations disponibles sur le site internet du Canton de Genève (<http://ge.ch/nature/corridors-biologiques/corridors-noirs>) ; le Canton de Genève demandant en substance la garantie d'une trame noire fonctionnelle (cf. Chapitre 10).

Réponse du maître d'ouvrage

La circulation de nuit sur l'autoroute induit de fait une pollution lumineuse ayant un impact sur la faune locale. Ces impacts sont documentés en particulier dans le cas des chiroptères (Cf. guide CEREMA « Chiroptères et infrastructures de transport », donnant en outre des préconisations en matière de mesures environnementales. De façon générale, s'agissant du projet de liaison autoroutière, les mesures de réduction de l'impact de la pollution lumineuse sont le passage en lisière de forêt de Planbois et l'absence d'éclairage de l'autoroute en section courante. La notion de trame noire est quant à elle émergente en France et ne donne pas lieu à une réglementation particulière.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que les mesures environnementales prévues pour les chiroptères (écrans en bois et réseaux de haies sur certains tronçons) devraient permettre de réduire l'impact des nuisances

lumineuses pour les espèces les plus sensibles. La commission note par ailleurs l'absence de réglementation actuelle de la trame noire et considère que les aménagements paysagers, merlons et écrans permettent d'atténuer les nuisances lumineuses de l'autoroute.

V.5.7.7 Impact du bruit sur la faune

Observation

OBS/Le CLE considère qu'aucun élément n'est donné sur les impacts du bruit sur la faune.

CE/ L'impact sonores sur la faune est évoqué en période de travaux mais non en phase d'exploitation, qu'en est-il précisément ?

Réponse du maître d'ouvrage

*L'impact sonore sur la faune est documenté dans le guide technique du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) d'août 2005 « Aménagements et mesures pour la petite faune » : « D'une manière générale l'accoutumance au bruit des mammifères sauvages est bien connue (à condition que ces bruits ne soient pas associés à un stress). (...) On retiendra surtout que les routes favorisent les espèces ubiquistes et opportunistes de lisière qui s'accommodent des nuisances générées par la circulation alors que les espèces forestières des milieux d'intérieurs calmes s'éloignent des voies de communication. C'est là tout l'enjeu de la préservation de zones de calme de grande taille. » (Cf. guide SETRA - § 3.3 - Impacts liés à l'exploitation, 3.3.1 – Dérangement)
Le passage en lisière de la forêt de Planbois est à cet égard favorable, en permettant de limiter l'impact sonore de l'infrastructure sur la faune.*

Avis de la commission d'enquête

La commission considère, au regard des éléments de réponse apportées par le maître d'ouvrage, que l'impact sonore affectera principalement des espèces de lisière de forêt qui disposent d'une capacité d'accoutumance au bruit.

V.5.7.8 Eaux superficielles et souterraines

V.5.7.8.1 Effets sur les cours d'eau et la libre circulation du poisson

Observation

OBS/L'Association Agréée pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique du Chablais Genevois demande de prendre en considération tous les cours d'eau traversés par le projet en respectant la libre circulation du poisson et en laissant les rivières dans leur lit naturel (comme sur le Pamphiot sous le pont de la déviation de Thonon-les-Bains).

CE/ Certains rétablissements de ruisseaux imposent une dérivation le long de l'ouvrage avant son franchissement (ces dérivations totalisent 2400 m) ; cette artificialisation est-elle de nature à impacter la libre circulation du poisson ?

Réponse du maître d'ouvrage

Toute dérivation réalisée selon les règles de l'art n'est pas de nature à créer un obstacle à la circulation piscicole. Les études détaillées permettront de définir les caractéristiques de dérivation (respect du profil en long avec absence de création de seuils susceptible de créer un obstacle à l'écoulement des eaux, des espèces piscicoles et du transit sédimentaire) et de rétablissement des cours d'eau (hauteur

minimale dans l'ouvrage, vitesses d'écoulement compatible avec la vitesse de nage des poissons...). Ces travaux relèveront d'une autorisation au titre de la Loi sur l'eau dans le cadre de l'autorisation environnementale unique à venir ultérieurement et qui sera portée par le concessionnaire (notamment, rubriques 3.1.1.0. - Obstacle à l'écoulement des crues ou obstacle à la continuité écologique ; 3.1.2.0. - Modification du profil en long ou du profil en travers du lit mineur et son arrêté de prescriptions générales du 28 novembre 2007 ; 3.1.3.0. – Impact sur la luminosité et son arrêté de prescriptions générales du 13 février 2002 ; 3.1.4.0. - Protection des berges par des techniques autres que végétales vivantes et son arrêté de prescriptions générales du 13 février 2002.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et considère que la loi sur l'eau encadrant très précisément les travaux en rivière, la demande d'autorisation environnementale fera l'objet d'études détaillées avec des mesures qui devraient être à la hauteur enjeux de préservation des cours d'eau.

V.5.7.8.2 Risque de dégradation de la qualité de l'eau et prise en compte de la pollution par les sels de déverglaçage

Observation

OBS/De nombreuses observations concernent les mesures prises pour le traitement des eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière :

le MouvE sollicite la réalisation d'ouvrages de traitement de type lagunage ou filtres plantés pour limiter les risques de pollution des cours d'eau, du lac Léman et des eaux souterraines.

- les risques de dégradation de la qualité de l'eau sont fortement exprimés notamment par les associations (l'ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH, Le Comité Génération.s Thonon) mais également par le public, en particulier les risques de pollution saisonnière par les sels de déverglaçage, leur impact sur les cours d'eau, mais également les zones humides, le captage d'Anthy/Léman et le lac Léman.
- « Il y a déjà 75 000 tonnes de sel qui sont déversées dans le lac tous les ans, et la salinité ne cesse d'augmenter, voir le <https://qi.epfl.ch/question/show/167/> ».
- « Il est important de gérer efficacement les eaux collectées, leur stockage, leur dépollution et leur relâchement dans l'environnement, points importants qui n'ont pas été assez expliqués dans les différents documents. »

CE/L'état initial fournit le schéma de principe d'un bassin multifonction permettant l'écêtement, le traitement de la pollution chronique et le piégeage de la pollution accidentelle. Les impacts et mesures, complétés à la demande de l'Ae, par des précisions méthodologiques concernant l'adéquation entre la vulnérabilité des zones traversées et l'adaptation des ouvrages de traitement, à prévoir ultérieurement dans le cadre des études détaillées, font apparaître des solutions de traitement plus poussées pour les zones très fortement vulnérables. Une première sectorisation du tronçon autoroutier, dans le cadre de la présente étude, permettrait de pointer les secteurs les plus sensibles où la vigilance devra être accrue en termes de mesures de traitement à inscrire au cahier des charges de l'appel d'offre de concession, en particulier celui concernant la pollution saisonnière par les sels de déverglaçage, pour laquelle l'étude d'impact, en dehors de mesures préventives, n'est pas suffisamment précise sur l'adaptation et de gestion des ouvrages de traitement. La mesure de réduction de la pollution saisonnière visant la gestion du rejet des bassins multifonctionnels en hautes eaux est-elle réaliste ? Exemple : le Redon, hautes eaux de décembre à mai et période de reproduction des salmonidés de mi-novembre à mi-février en pleine période d'épisodes de gel ou de neige qui impliquerait un stockage pendant 3 mois.

Des normes de rejet sont-elles imposées dans les cours d'eau, dans le Léman pour la pollution saisonnière ? La Commission internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL) préconise-t-elle des mesures spécifiques pour limiter les apports de sels de déverglaçage ?

Y-a-t-il possibilité d'interdire au niveau des secteurs les plus sensibles les sels de déverglaçage non traités dans les bassins multifonctionnels ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le plan d'action de la CIPEL établi pour les années 2011 à 2020, fixe les orientations stratégiques et les objectifs à atteindre pour garantir la préservation et la restauration de la qualité des milieux aquatiques sur le bassin lémanique. Il identifie également les actions à mettre en œuvre par l'ensemble des acteurs de l'eau sur le territoire. Aucune action ni mesure spécifique n'est prévue au titre du plan d'action de la CIPEL pour limiter les apports de sels de déverglaçage.

En France, aucune réglementation n'encadre l'usage des fondants routiers utilisés pour l'exploitation hivernale.

Le principe, en l'absence de normes, est la non dégradation du milieu, de façon à atteindre le bon état des masses d'eau au sens de la Directive Cadre Eau et assurer les usages de la ressource (agro-alimentaires, irrigation, etc.). Le système d'assainissement prévu permettra le recueil de l'ensemble des eaux de ruissellement des plateformes routières et leur dilution avant rejet dans le milieu. Une attention particulière devra être portée dans les études détaillées, préalablement à la demande d'autorisation environnementale, sur le positionnement et le dimensionnement de ces bassins (caractéristiques des cours d'eau récepteurs et débit de fuite des bassins, capacité de stockage des bassins en vue d'un rejet aux périodes les plus adaptées au regard des différentes contraintes).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, note l'absence de réglementation spécifique relative aux fondants routiers mais note également la vigilance de l'Ae sur ce point qui devra se traduire, comme le maître d'ouvrage le souligne, par une attention particulière à l'adaptation ciblées des bassins multifonctionnels aux contraintes des milieux récepteurs. La commission recommande une exigence particulière sur la prévention et le traitement de la pollution saisonnière dans le cahier des charges de l'appel d'offres de concession.

V.5.7.8.3 Dimensionnement des bassins de rétention

Observation

CE/La période de retour pour le dimensionnement des bassins de décantation est-elle normalement de 10 ans ou 30 ans ?²³

Réponse du maître d'ouvrage

Comme indiqué en réponse à une recommandation de l'Autorité environnementale (pièce 6, p.33), la gestion des eaux est prévue, sur l'ensemble du linéaire, pour un événement d'occurrence décennale. Le dossier a été complété sur ce point suite à l'avis de l'Ae (pièce 5B, § 8.2.5.2).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

²³ Il semblerait que l'Ae ait compris, dans son avis, que les eaux pluviales seront traitées dans des bassins de décantation naturels dimensionnés pour une pluie centennale.

V.5.7.8.4 Protection des sources et des captages

Observation

OBS/Des petites sources seraient-elles aussi condamnées et notamment la source des Cambrai qui alimente les fontaines de Margencel ?

CE/La commission confirme l'intérêt de la question.

Réponse du maître d'ouvrage

Le problème soulevé n'a pas été identifié lors des études préalables et devra être approfondi dans le cadre des études détaillées. Il convient cependant de rappeler que le dossier d'enquête mentionne les diverses dispositions retenues pour ne pas perturber les écoulements alimentant les Grands Marais de Margencel (Cf. pièce 5B, § 8.2.5.2). Ces mesures participeront de fait au maintien des écoulements à l'aval des Grands Marais, sur la commune de Margencel.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

Observation

OBS/Plusieurs observations concernent le captage d'Anthy, elles sont traitées au VI.9.4.

V.5.8 Nuisances sonores

V.5.8.1 Validité du logiciel Mithra V5 et fonds de plans utilisés

Observation

OBS/Validité du logiciel Mithra V5 qui n'intègre pas le module de calcul de la nouvelle méthode de prévision du bruit ?

CE/Peut-on préciser la validité du logiciel ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le logiciel Mithra V5.1.20 de l'étude acoustique utilise la nouvelle méthode de prévision du bruit (NMPB, version 1996) comme requis par l'arrêté du 5 mai 1995. Le logiciel utilisé est valide. Ses résultats sont favorables aux riverains, la version la plus récente de la NMPB (2008) intégrant principalement une révision à la baisse des émissions sonores à basse vitesse.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

Observation

OBS/Plusieurs observations portent sur la planimétrie incomplète (manque de maisons) des fonds de plan ayant servi à la modélisation de la propagation des bruits.

CE/Peut-on apporter des précisions sur l'origine et la justification de l'utilisation de plans qui apparaissent incomplets aux yeux du lecteur.

Réponse du maître d'ouvrage

Les bâtis représentés sur les figures de l'étude acoustique, pièce 5B, intègrent une mise à jour du fond topographique réalisée en avril 2016 au moyen de visites sur le terrain. L'étude acoustique sera actualisée dans le cadre des études détaillées. Conformément aux dispositions de l'article R571-51 du Code de l'environnement, les bâtiments dont la construction a été autorisée avant le 27 avril 2018, date de l'arrêté préfectoral de l'ouverture de l'enquête publique, sont éligibles au titre des mesures de protections acoustiques, si les niveaux sonores avec projet le justifient.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que les fonds de plan topographique seront actualisés dans le cadre des études détaillées.

V.5.8.2 Cartographie des isophones de l'état initial**Observation**

CE/L'Ae a sollicité les cartographies des isophones de l'état initial, pourquoi n'ont-elles pas été fournies ce qui aurait permis au public de mieux comprendre la différence entre la situation actuelle et la situation avec projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'étude acoustique (pièce 5B) est réalisée à l'horizon de la mise en service + 20 ans. L'état initial a fait l'objet de mesures acoustiques afin de qualifier l'ambiance sonore dont découlent les objectifs acoustiques (pièce 5A, § 6.7.3.5, p218). S'agissant d'un aménagement en tracé neuf, l'état initial – de même que l'état de référence sans liaison Machilly – Thonon – n'ont pas été cartographiés. A contrario, dans le cas de la suppression du PN66, les isophones de l'état de référence ont été représentés s'agissant d'un aménagement sur place de la RD135 (pièce 5B, figures 56 et 57).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

V.5.8.3 Prise en compte des nuisances sonores au-delà de la réglementation**Observation**

OBS/De nombreuses observations sollicitent une prise en compte « poussée » des nuisances sonores ; les riverains directement concernés par le projet expriment quant à eux leurs très fortes inquiétudes (voir chapitre relatif aux points particuliers) :

- Thonon Agglomération et les Conseils Municipaux d'Allinges, Bons en Chablais, Brenthonne, Fessy, Le Lyaud, Margencel, Orcier, Loisin, Veigy-Foncenex. demandent que tout soit mis en œuvre pour limiter les incidences acoustiques par tous les moyens possibles (limitation de vitesse, murs anti-bruit, couches de roulement...) aux abords des habitations qui jouxteront le projet.
- les associations (ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH) et surtout les riverains dénoncent les nuisances sonores qui perdureront malgré une ambiance sonore réglementaire assurée par les murs-antibruit.
- le CLE considère que le bruit constitue un enjeu majeur de santé publique et que peu de réflexions sont faites pour le limiter (réduction de vitesse, pose de revêtement phono absorbant).
- demande de prise en compte d'un périmètre élargi permettant d'analyser les impacts sonores sur les coteaux en prenant également en compte la voie ferrée

CE/Un engagement du maître d'ouvrage pour aller au-delà des protections réglementaires, notamment via des revêtements anti-bruit et/ou réduction de vitesse à imposer dans le cadre du dossier d'appel d'offres de concession, serait un gage de meilleure prise en compte du confort pour les riverains.

Réponse du maître d'ouvrage

L'opportunité de réaliser un enrobé acoustique, au-delà des dispositions réglementaires pourra être appréciée par le concessionnaire au stade des études détaillées. Le contexte du projet (projet en milieu faiblement urbanisé, étude acoustique avec une ambiance initiale modérée) ne paraît pas justifier la réalisation d'un enrobé acoustique sur l'ensemble du linéaire, comme cela a été fait sur la section adjacente entre les Chasseurs et Machilly. La réalisation d'un tel enrobé pourrait par contre être retenue sur les sections situées à proximité de hameaux (notamment, « Chez Jacquier », « Les Ballaisons », « Mézingses »).

La limitation de vitesse en deçà de 110 km/h n'est pas envisagée.

Avis de la commission d'enquête

La commission recommande que soit inscrit au cahier des charges de l'appel d'offres de concession la réalisation d'un enrobé à faible émission acoustique au niveau des sections situées à proximité des hameaux de La Tullière/Le Loyer, Chez Jacquier, Les Ballaisons, la Tuilerie et Mésinges.

V.5.8.4 Cas du hameau du Couty sur la commune de Machilly**Observation**

CE/Priorité est donnée à la réduction à la source mais cette mesure n'est pas proposée pour le hameau du Couty où 13 habitations sont concernées par des mesures d'isolation de façade, ne peut-on prévoir une protection avec des écrans anti-bruit ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les isolations de façades prises en compte au droit du hameau « Chez Couty » correspondent à l'ensemble des bâtiments dépassant les seuils réglementaires retenus (aménagement en tracé neuf, ambiance sonore initiale modérée). Les études détaillées permettront de définir les bâtiments qui devront faire l'objet d'isolations de façades, étant indiqué d'une part, que des bâtiments de ce hameau ont d'ores et déjà fait l'objet d'isolations de façades au titre de la mise à 2x2 voies de la RD1206 entre les Chasseurs et Machilly et que d'autre part, la RD1206 fait l'objet d'un classement sonore en catégorie 2 au titre du bruit (arrêté préfectoral modifié du 1er décembre 1998) imposant à la construction des objectifs d'isolement acoustique à l'intérieur des bâtiments. Au regard de ces éléments, la réalisation d'un écran n'a pas été prévue au droit du hameau « Chez Couty ».

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la position du maître d'ouvrage au regard du respect des seuils réglementaires mais considère qu'un écran anti-bruit apporterait vraisemblablement un meilleur confort aux riverains.

V.5.8.5 Ambiance sonore sur les coteaux**Observation**

OBS/Demande de prise en compte d'un périmètre élargi permettant d'analyser les impacts sonores sur les coteaux en prenant également en compte la voie ferrée.

CE/L'effet de bruit persistant de l'autoroute, perturbant la quiétude des espaces environnants plus ou moins éloignés, en particulier « en hauteur », est évoquée dans quelques observations mais cet aspect n'est pas pris en compte dans les simulations, qui ne prennent pas non plus en compte l'effet sonore cumulé avec la voie ferrée. A quel changement d'ambiance sonore peut-on s'attendre avec l'autoroute et le Léman Express, notamment sur certains coteaux qui seraient plus particulièrement concernés en raison de leur exposition.

Réponse du maître d'ouvrage

La topographie est prise en compte dans la modélisation. Les caractéristiques du bruit émis par les infrastructures routières et ferroviaires sont par ailleurs significativement différentes et les effets cumulés des deux types d'infrastructures ne peuvent être appréhendés de façon satisfaisante par la modélisation. Pour ces raisons, il n'existe pas de valeur limite réglementaire dans le cas de multi-exposition et il n'est pas possible de répondre à la question posée.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la difficulté de modélisation des effets sonores cumulés de l'autoroute et de la voie ferrée pour estimer l'ambiance sonore qui par ailleurs n'est pas réglementée pour une multi-exposition.

V.5.8.6 Nuisances sonores aériennes

Observation

OBS/ Les nuisances sonores générées par le trafic aérien (couloirs d'approche de l'aéroport de Cointrin) et le trafic hélicopté (induit par la congestion de la RD1005) sont évoquées avec le constat de l'absence d'étude les concernant et la demande d'interdiction de survol des hélicoptères (sauf transport d'urgence) après amélioration attendue du trafic sur la RD1005.

CE/Si les nuisances sonores de l'aéroport ne sont pas liées au projet, le trafic hélicopté, source de nuisances pour les riverains, pourrait-il être réduit avec la mise en œuvre du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il ne peut être apporté de réponse à cette question.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

V.5.9 Qualité de l'air

Observation

OBS/L'ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH évoque l'augmentation de trafic (« ajouté au choix de facilité des transporteurs qui préféreront la route au rail ») qui aura un impact fortement négatif sur la qualité de l'air, malgré la « diminution des arrêts/ remises en marche des moteurs ».

Avis de la commission d'enquête

La commission constate l'absence de réponse du maître d'ouvrage mais renvoie à l'étude d'impact qui met en évidence que le projet ne constitue pas un facteur de dégradation de la qualité de l'air ; il n'induit pas à l'échelle du domaine d'étude (qui englobe quasiment l'ensemble des voies du Bas Chablais entre l'A40 et Thonon) d'augmentation significative de cette pollution. Sur l'ensemble des paramètres, à l'exception du NO₂, les émissions de polluants sont en baisse du fait du renouvellement du parc automobile avec l'amélioration des technologies de dépollution et l'introduction de véhicules hybrides et électriques. Concernant, le NO₂, comme pour l'état actuel, demeureront des dépassements de qualité au droit et à proximité immédiate des axes routiers très circulés, avec une légère augmentation des concentrations maximales et moyennes.

Concernant la route qui serait privilégiée au rail, se référer d'une part aux paragraphes VI.3.3.2 et VI.3.3.3. relatif à l'utilisation de l'autoroute par les poids et celui concernant la SAEME. Il apparaît d'une part, que la seule entreprise utilisant le rail, la SAEME, va augmenter d'ici 2020, la part de son transport de fret ferroviaire de 60 à 75-80%, au détriment de la route ; et d'autre part, aucun autre besoin en fret ferroviaire n'est susceptible d'émerger compte tenu du tissu industriel actuel et de son évolution prévisible. Par ailleurs, le ferroutage difficilement réalisable sur le territoire du Chablais, comme sur le reste du département de Haute-Savoie compte tenu des caractéristiques de son réseau ferré.

Observation

OBS/ Est souvent évoquée par le public une diminution de la consommation de carburant (trajet plus court) et donc de la pollution.

CE/Existe-t-il sur l'emprise du projet une analyse comparative des rejets des véhicules en situation d'arrêt-démarrage comme c'est le cas dans les bourgs et en situation de vitesse stabilisée comme on peut l'imaginer sur l'autoroute (hors probablement extrémités) ?

Avis de la commission d'enquête

La commission constate l'absence de réponse du maître d'ouvrage. Elle ne dispose pas d'éléments de réponse par ailleurs.

Elle ne peut que noter que le seul paramètre pris en compte dans la modélisation est celui concernant les émissions au démarrage à froid, calculées à partir d'une longueur moyenne de trajet de 12 km avant que le moteur soit chaud (cette valeur correspond à une moyenne des données disponibles pour quelques pays européens).

Observation

CE/Les changements d'habitude et de pratiques dans le transport ainsi que dans les véhicules sont-ils évalués, a-t-on des ordres de grandeur ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les changements de comportement dans la mobilité des Français sont des phénomènes lents qui ne se mettent pas en place en quelques années, comme le montre la comparaison de l'EDGT entre 2007 et 2016. La mise à jour lourde du modèle (intégrant les nouvelles enquêtes déplacements) se produit sur un pas d'environ 10 ans et permet de prendre en compte ces évolutions de manière raisonnable.

La projection nationale de transport sur le long terme (CGDD – juillet 2016) retient quant à elle, dans le cadre d'un scénario « SNBC » à l'horizon 2050 les mesures volontaristes suivantes pour atteindre les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone :

- un développement du covoiturage courte distance (<100 km) permettant une diminution de 5 % du trafic des véhicules particuliers ;
- un doublement de la part modale du vélo permettant le report de 1 % du trafic des véhicules particuliers.

Ces chiffres montrent que les évolutions potentielles de comportement n'ont qu'un faible impact, même à long terme (horizon 2050), sur les prévisions de trafic.

Avis de la commission d'enquête

La commission constate le faible impact sur le trafic du covoiturage et de la pratique du vélo dans le cadre du scénario volontariste de la Stratégie Nationale Bas Carbone ; et constate par la même que les transports en commun constituent le seul véritable effet de levier pour diminuer le trafic automobile. Le scénario volontariste d'amélioration significative de l'offre en transport collectif (qui ne permet pas malgré tout d'éviter une saturation d'une partie du réseau routier) met en évidence des augmentations importantes de la fréquentation à l'horizon 2024 :

- Pour le BHNS de la RD1005 : entre +100 et +300 voyageurs en périodes de pointe du matin et du soir.
- Pour la ligne ferroviaire, une hausse significative de trafic sur la liaison Thonon-Annemasse :
 - +850 voyageurs à la période de pointe du matin, soit +60% par rapport au scénario de référence ;
 - +1 200 voyageurs à la période de pointe du soir, soit +80% par rapport au scénario de référence.

Observation

OBS/Les élus régionaux du Rassemblement citoyen, écologiste et solidaire soulignent que depuis juillet 2018, on recommande l'étude de nouveaux polluants et demandent quelle sera la qualité de l'air avec ces nouveaux critères.

CE/ Quels sont ces nouveaux critères et peuvent-ils être pris en compte ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) a publié en juin 2018 un rapport intitulé « Identification, catégorisation et hiérarchisation de polluants

actuellement non réglementés pour la surveillance de la qualité de l'air ». Ce rapport a mis en évidence 13 polluants qui « apparaissent comme devant être considérés de façon prioritaire pour une éventuelle future surveillance de l'air ambiant sont les suivants, classés par ordre alphabétique : l'acrylonitrile, l'antimoine, le 1,3-butadiène, le carbone suie, le cobalt, le cuivre, le manganèse, le naphthalène, les particules ultrafines (PUF), le sulfure d'hydrogène, le 1,1,2-trichloroéthane, le trichloréthylène, et le vanadium ». Tous ces polluants peuvent être émis par le secteur routier, à l'exception du disulfure d'hydrogène (utilisation de carburants non soufrés), du 1,1,2-trichloroéthane (utilisation autorisée uniquement en milieu industriel) et du trichloroéthylène.

Ces polluants ne font pas encore l'objet de mesures de suivi généralisé par le réseau de surveillance de la qualité de l'air géré par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) dont ATMO Auvergne-Rhône-Alpes. Toutefois, des facteurs d'émissions sont définis pour certains de ces polluants (1,3-butadiène ; naphthalène) qui sont donc pris en compte dans l'étude d'impact du dossier d'enquête.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage et constate que les nouveaux polluants évoqués dans le rapport de l'ANSES de juin 2018 ne sont pas règlementés et ne font pas l'objet d'un suivi par les associations agréées, dès lors, il apparaît difficile de définir la qualité de l'air prenant en compte ces nouveaux polluants. L'étude d'impact analyse cependant les émissions pour 2 d'entre eux.

Observation

OBS/ « Les campagnes de mesures se situent en mars et juin 2016. Il manque donc une connaissance plus fine de la pollution de l'air en période hivernale, importante compte tenu de la présence fréquente d'une couche basse de stratus par temps sec ».

CE/Ce phénomène est-il pris en compte dans les résultats présentés ?

Réponse du maître d'ouvrage

La modélisation de la simulation de la dispersion des polluants dans le domaine d'étude sur une année entière est calée sur des données météorologiques tri-horaires représentatives du site. Pour la présente étude, les données tri-horaires de la station de Sciez pour l'année 2014 (année correspondant aux modélisations de trafic à l'état initial) ont été utilisées. Ainsi, les conditions hivernales particulières sont bien prises en compte dans la modélisation par l'utilisation des données météorologiques tri-horaires sur une année complète, représentatives des différentes situations rencontrées au cours de l'année, même si la campagne de mesures in-situ de mars 2016 se situe en fin de période hivernale.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage qui précise que les modélisations de dispersion de la pollution atmosphérique intègrent bien les phénomènes météorologiques.

Observation

OBS/ « Dans sa conclusion (page 166 Etude d'impact Mesures) : « A l'état projeté 2024, les valeurs limites en NO2 sont dépassées... Enfin, la mise en service du projet engendre une diminution des concentrations sur certains axes ». Le lecteur peut légitimement se poser quelques questions. Sans une précision sur la notion d'état de référence et d'état projeté, la lecture du document est difficile. Il en va de même pour les tableaux de seuil d'acceptabilité (pp.202, 208 Impacts et mesures). »

CE/Les mesures actuelles de pollution de l'air font l'objet d'une certaine suspicion ainsi que l'évolution de la qualité de l'air dans le Chablais en lien avec le projet compte tenu de la complexité du dossier (cf. remarque CE du § suivant).

OBS/La FRAPNA74 demande comment seront traités les dépassements des seuils d'information et d'alerte en cas de pointe de pollution sachant que l'arrêté inter-préfectoral n°2011-004 du 5 janvier 2011 est en deçà des exigences de la législation européenne.

OBS/A-t-on imaginé que l'on devrait réduire la vitesse en hiver comme dans la Vallée de l'Arve ?

CE/Les mesures proposées en cas de dépassement, précisées dans le dossier à la demande de l'Ae, font référence de l'arrêté inter-préfectoral du 1^{er} décembre 2014 pour les départements de la Région Rhône-Alpes avec pour mesure d'urgence, l'abaissement de la vitesse. Ces mesures permettent-elles de respecter la législation européenne ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'arrêté préfectoral 2017-074 du 23 octobre 2017 relatif aux procédures préfectorales d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans le département de la Haute-Savoie se substitue désormais au dispositif instauré par les arrêtés inter-préfectoraux n°155Bis du 18 juillet 2014 et n°2014335-003 du 1er décembre 2014. Cet arrêté préfectoral découle de l'arrêté zonal du 22 mai 2017 à la mise au point duquel la FRAPNA a été associée (comité consultatif du 11 septembre 2017 et séance du 16 octobre 2017 du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques du département de la Haute-Savoie (CODERST), ayant jugé les mesures proposées suffisantes).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend constate que les procédures d'alerte en cas d'épisode de pollution ont été actualisées en 2017. Les autres éléments de son avis sont formulés au paragraphe suivant.

V.5.10 Impacts sur la santé humaine

Observation

OBS/Au regard des impacts résultant des émissions polluantes les principales observations sont les suivantes :

- Les associations (ACPAT, Thonon Ecologie, DCPH) rappellent leur position lors de la concertation de 2016 concernant l'aberration de faire déboucher une nouvelle autoroute dans la vallée de l'Arve ayant fait l'objet d'un PPA « alors même que la France va comparaitre devant la Cour Européenne pour inaction sur le respect de la qualité de l'air, notamment sur des particules liées en grande partie au trafic routier ».

La comparaison avec la situation de la Vallée de l'Arve est souvent faite et les risques de voir le Chablais se transformer en site de pollution équivalente sont souvent avancés.

- Les conséquences avancées concernent la santé humaine (sans évocation d'autres troubles pour la biodiversité, pour les sols, la faune et la flore) et les études épidémiologiques résultant des données de la Vallée de l'Arve sont repris pour comparaison avec une projection semblable pour le Chablais. Cellule Verte Haute-Savoie par exemple rappelle que la pollution de l'air est responsable de plus de 10 fois plus de décès que les accidents de la circulation en France et que l'Institut de Veille Sanitaire a estimé que 40 à 70 décès prématurés étaient provoqués chaque année par la pollution de l'air dans le territoire du Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve.

Plusieurs médecins s'inquiètent de l'impact du projet sur la santé publique évoquant l'exposition au trafic routier qui constitue le « plus important facteur déclenchant d'infarctus (cf. étude d'une équipe belge du Centre de Sciences Environnementales de l'Université de Hasselt (Diepenbeek, Belgique) ayant évalué l'impact des facteurs déclenchant d'infarctus (IDM) à partir de 36 études épidémiologiques).

« Les médecins locaux estiment à 60 le nombre de décès précoces dus à la pollution chaque année dans la Vallée de l'Arve. C'est plus que la quarantaine d'accidents mortels sur toute la Haute-Savoie. ».

CE/Ces observations et les impacts sur les émissions de particules polluantes appellent les réponses suivantes :

- La difficulté de lecture de l'étude d'impact est un frein pour la connaissance des effets du trafic sur les émissions. Il conviendrait d'afficher clairement :
 - o Un rappel des différents polluants, de ceux qui sont mesurés réglementairement et de ceux qui ne le sont pas en intégrant toutes les pollutions (microparticules) propres à un ouvrage routier (déchets de pneus, de routes, etc.).

- La situation actuelle sur les principaux axes exposés aujourd'hui et pour ces mêmes axes avec différentes options de trafic après réalisation du projet et ceci de façon synchrone.
 - Les mêmes données sur l'enveloppe du projet.
 - Les établissements les plus vulnérables, villages, hameaux, écoles, commerces, zones recevant du public sur les mêmes documents pour ceux qui sont utilisés aujourd'hui et pour les projets.
- La comparaison avec la Vallée de l'Arve doit être objectivée, tant du point de vue de la géographie, de l'aérodynamique, du trafic, des émissions en fonction du trafic que des effets sur le milieu humain et naturel.
- La relation avec l'impact sur la santé humaine, sur la mortalité précoce doit être de la même façon analysée et comparée de façon à connaître le plus précisément possible les conséquences sur le Bas Chablais.
- Si des données sur l'épidémiologie dans les populations des bourgs sont disponibles, elles doivent également être communiquées.
- La comparaison des émissions avec dans le reste du bassin lémanique concerné doit pouvoir être menée également.
- Le positionnement du projet dans les différents documents d'orientation cités précédemment doit également être analysé notamment par rapport à leur intégration dans les développements régionaux (ce qui est pour le moins méconnu) et par rapport aux objectifs fixés dans ces mêmes documents.

Il convient par ailleurs de noter que les impacts du projet et des modifications de trafic auront des conséquences plus globales sur certaines populations, associant le bruit, les émissions de polluant, l'exaspération face aux gênes de toutes sortes, comme la difficulté à s'adapter au trafic pour vivre dans un village coupé en deux, comme la vitesse des véhicules, comme le manque de sommeil. Ces paramètres sont difficiles à appréhender, ils sont cependant bien formulés par les habitants des bourgs traversés. Une indication au moins qualitative devrait pouvoir être portée sur les lieux qui verront leur situation s'améliorer et sur ceux qui seront au contraire plus contraints grâce à ce qui pourrait être un indice de qualité de vie.

La même analyse peut être menée avec non pas les populations exposées mais celles qui participent à l'exposition, certaines situations seront améliorées d'autres dégradées, un bilan devrait pouvoir être effectué sur la base de critères simples à rapprocher des évaluations socio-économiques.

Réponse du maître d'ouvrage

- les polluants mesurés réglementairement sont présentés en pièce 5A, § 6.8.4.1 « Cadre réglementaire ». Les différents polluants d'origine routière sont présentés en pièce 5B, annexe 1 « Notions générales sur la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé ». Les établissements sensibles de la bande d'étude sont listés et cartographiés en pièce 5A, § 6.8.5. Les bâtiments résidentiels sont localisés en pièce 5B, figures 141 et 142. Une cartographie des expositions des populations dans la zone d'étude est jointe en annexe. Il n'a pas été possible de reprendre les cartographies des concentrations moyennes en polluants aux différents horizons en y reportant les établissements sensibles. (Pour mémoire, les cartographies des concentrations moyennes, pièce 5B, figures 100 à 140, sont issues d'une modélisation avec Copert IV, et conduisent à des valeurs supérieures, pour la plupart des polluants, à celles issues de la modélisation avec Copert V présentée en pièce 5B, § 8.8.2.9.

- les niveaux de concentration de polluants et les épisodes de pollution sont aujourd'hui très nettement inférieurs sur le territoire de Thonon Agglo que sur le Pays de Mont-Blanc (Cf. figures jointes). Les configurations topographiques et aérologiques du Chablais sont beaucoup plus favorables à la dispersion des polluants atmosphériques que celles de la vallée de l'Arve. Les barrières topographiques liées au relief des deux territoires ne sont pas comparables et le frein à la dispersion des polluants atmosphériques qu'elles constituent dans la vallée de l'Arve ne vaut pas sur le bassin lémanique. Ceci vaut particulièrement pour les particules fines. (Cf. figures jointes). Les niveaux de trafic prévus sur le projet de liaison Machilly-Thonon-les-Bains sont par ailleurs significativement inférieurs à ceux de l'autoroute A40.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note des réponses du maître d'ouvrage qui, bien que n'apportant pas de réponse détaillée sur tous les points soulevés, permet à la commission de l'éclairer sur les préoccupations du public les plus sensibles.

La commission note qu'en situation actuelle sont observés seulement des dépassements de qualité pour le NO₂ au droit et à proximité immédiate des routes départementales très circulées (RD903, RD1005 et RD1206).

La commission constate que :

- Comme pour l'état actuel, demeureront des dépassements de qualité pour le NO₂ au droit et à proximité immédiate des axes routiers très circulés, avec une légère augmentation des concentrations maximales et moyennes (par rapport à la situation sans projet).
- Le projet permettra de réduire l'exposition des riverains le long de ces routes départementales, ce qui constitue un gain un terme de santé publique ; la pollution étant reportée vers des zones moins densément peuplées le long de l'autoroute et des voies la desservant, ce qui constitue cependant un risque accru pour la santé de leurs populations riveraines. La commission considère que le maître d'ouvrage doit cependant hercher à minimiser ce risque.

La commission considère que le projet ne constitue pas un facteur de dégradation de la pollution de l'air en prenant acte de l'étude de qualité de l'air qui met en évidence qu'il n'induit pas à l'échelle du domaine d'étude (qui englobe quasiment l'ensemble des voies du Bas Chablais entre l'A40 et Thonon) d'augmentation significative de cette pollution.

Par ailleurs, la commission considère qu'il n'y a pas lieu de craindre une évolution du Chablais comparable à celle de la vallée de l'Arve avec la mise en service de l'autoroute au regard des niveaux de trafics significativement moins élevés dans un environnement géographique et aérologique favorisant la dispersion des polluants atmosphériques.

La commission considère également que la pollution d'origine routière est à relativiser par rapport aux autres sources de pollution. Ainsi, les éléments que lui a transmis l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air ATMO Auvergne-Rhône-Alpes permettent de situer la part de la pollution atmosphérique du trafic routier sur le territoire de Thonon Agglomération.

Le trafic routier de Thonon Agglomération représente :

- 15% des émissions de particules fines PM₁₀ (le reste étant émis principalement par le chauffage qui représente 62% des émissions). En 2016, 37t de PM₁₀ ont été émises par le trafic routier de l'Agglo dont les 2 RD903 et 1005 représentent environ 23%.
- 60% des émissions de NO_x (le reste étant émis de façon égale par le chauffage individuel et le secteur économique). En 2016, 406t de NO_x ont été émises par le trafic routier de l'Agglo dont les 2 RD903 et 1005 représentent environ 28%.

La commission estime que la lutte contre la pollution atmosphérique pour respecter les niveaux de qualité de l'air assignés à la France concerne l'ensemble des sources de pollution et est à organiser à l'échelle de l'agglomération et de la métropole. C'est ce qu'a engagé Thonon Agglomération en lançant en 2018 l'élaboration d'un PCAET (plan climat air énergie territorial), coordonné sur l'ensemble du bassin lémanique (hors Annemasse Agglo qui a déjà adopté son PCAET) par le Pôle métropolitain du Genevois français. A l'échelle métropolitaine du Grand Genève, la politique de maîtrise de la pollution atmosphérique et de l'énergie est déclinée dans le programme PACT'Air (voir également le paragraphe VI.5.6. relatif au climat).

V.5.11 Impacts sur les activités humaines

V.5.11.1 Société

Observation

OBS/ Dans de nombreuses observations, il est indiqué que le projet devrait favoriser :

- les populations jeunes (pour aller étudier plus facilement vers les universités notamment vers Annecy, mais aussi Lyon et Grenoble),
- l'implantation de centres de formations supérieures, professionnelles ou continues,
- l'installation de médecins dans les zones sous dotées du fait de l'enclavement,
- les trajets médicaux (traitements réguliers, examens spécifiques...) à destination des hôpitaux de Findrol, Annecy, Grenoble ou Lyon,
- le respect des horaires de rendez-vous, même chez les médecins installés dans le Chablais, ce qui est très souvent source de stress,
- un confort pour les usagers de la route moins soumis à une conduite stressante confrontée à de nombreuses incivilités au volant
- une meilleure qualité de vie pour les riverains des RD 903 et 1005, qui vivent trop souvent dans le stress pour aller et venir simplement dans leur village et qui supportent actuellement le bruit, les camions et la pollution ainsi que l'insécurité pour circuler à pied ou à vélo, notamment pour les enfants. Une meilleure qualité de vie également pour les riverains des nombreux itinéraires de substitution qui se sont développés au fil du temps sur une voirie non adaptée.

OBS/Un élu souligne que les voies de communication (physiques ou numériques) n'accompagnent pas le développement économique, elles le précèdent. Ce sont les échanges qui créent la richesse. Échanges de biens, échanges d'idées, surtout, la route est synonyme de liberté. Liberté de partir, liberté de rester, liberté de revenir.

OBS/Cellule Verte Haute Savoie, favorable au développement prioritaire des transports en commun, soulignent qu'ils sont générateurs d'emploi locaux, non-délocalisables ; qu'ils sont directement bénéfiques pour les entreprises, qui ont ainsi accès à une main d'œuvre plus large et pas toujours motorisée et qu'ils permettent l'accès à la mobilité à tous, sans discrimination de moyens, notamment aux jeunes pour accéder à la formation et à l'emploi.

Avis de la commission d'enquête

La commission a pu apprécier à travers les nombreux témoignages exprimés dans les observations des attentes du public en termes d'effets positifs engendrés par le projet qui participeront à l'appréciation de l'intérêt général du projet.

V.5.11.2 Urbanisme-Scot

Observation

Application du SCOT

OBS/Thonon Agglomération et les Conseils Municipaux de Brenthonne, Le Lyaud, Loisin, Margencel, Orcier et Veigy-Foncenex demandent que tout soit mis en œuvre pour que les principes définis dans le Scot du Chablais actuellement opposable soient confirmés, voire renforcés dans le cadre de la révision en cours et repris dans le dossier de DUP.

OBS/Les mises en compatibilité des PLU des communes traversées permettront de modifier des règlements et/ou des documents graphiques, pour certains déclassements d'espaces boisés classés principalement.

OBS/La CCI estime que cette section autoroutière s'inscrit en adéquation avec le SCoT du Chablais et en cohérence avec la réflexion globale qui privilégie l'usage des transports collectifs. Elle est un axe structurant vers l'A40 et vers Genève.

OBS/La Chambre d'Agriculture réitère la nécessité de mise en place d'un suivi urbanistique et d'évolution du marché foncier sur le Bas-Chablais sur lequel s'inscrit le projet mais également sur une échelle plus large permettant de mesurer les effets directs et induits du projet.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que ce projet, inscrit dans le Schéma multimodal de déplacements en 1999, est repris dans le SCoT du Bas Chablais, en cours de révision avec des objectifs de maîtrise de la consommation d'espace annoncés dans le PADD joint au dossier d'enquête publique. Les PLU ou les PLUi devront être mis en compatibilité avec le SCoT. Le suivi de la consommation de l'espace et du marché foncier qui sera supervisé par la Direction Départementale des Territoires de Haute Savoie, avec un périmètre de vigilance centré sur le projet, devrait permettre d'en évaluer les effets et de veiller à la maîtrise de la consommation foncière, notamment agricole.

Observation

Les réserves quant au SCoT en révision

OBS/ La FRAPNA évoque sa participation à la révision du SCoT du Chablais qui doit absolument apporter les garanties indispensables pour que l'autoroute ne joue pas le rôle d'« aspirateur démographique » et ne constitue pas une source de mitage et d'étalement urbain supplémentaire en aggravant le phénomène de périurbanisation, avec un surenchérissement du prix du foncier, une surconsommation de l'espace et une perte de terres agricoles. La FRAPNA souligne que l'examen par la CDPENAF des PLU chablaisiens en révision montre que les documents d'urbanisme récemment arrêtés ont tendance à se caler sur les objectifs du SCoT opposable – celui de 2012 -, insuffisamment protecteur, plutôt que d'anticiper sur les orientations du PADD du futur SCoT. Celui-ci envoie cependant des signaux contradictoires avec une bien meilleure prise en compte des défis de l'aménagement et des mobilités mais dans le même temps, des perspectives de croissance démographique considérées largement excessives conduisant à une projection de 180 000 habitants, tout en fixant « l'objectif de diviser par 2 la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers ». C'est pourquoi la FRAPNA aurait souhaité une présentation synchrone de la demande de DUP de l'autoroute et des principaux documents d'urbanisme, considérant que les choix à venir en matière d'urbanisation seront tout à fait déterminants pour tenir l'objectif d'une diminution du recours à l'usage individuel de l'automobile et d'une limitation des impacts générés par le projet qui dépend de son articulation plus ou moins réussie avec la politique d'urbanisation et les autres projets de mobilité. Elle note par ailleurs que la question de la qualité de l'air n'a pas été retenue parmi les 9 points sur lesquels se fonde l'évaluation du SCoT du Chablais après 4 ans de mise en œuvre, ni dans les objectifs stratégiques du futur PADD.

D'autres observations vont dans le même sens :

OBS/ L'ACPAT signale « que le SIAC omet de préciser que les possibilités de construire sont dépassées par de très nombreux villages ». L'ACPAT considère que « la quantité d'espace réservée pour l'autoroute a déjà bien été entamée, voire dépensée. Le maître d'ouvrage DREAL, ayant à sa disposition tous les PLU, est à même de faire un calcul précis, non disponible ». Sur 63 communes, l'ACPAT estime à 60 à 120 hectares urbanisés en trop remettant en cause l'autoroute pour ne pas dépasser la surface globale autorisée à l'artificialisation par le SCOT.

OBS/ L'autoroute va accélérer la croissance démographique, déjà galopante, alors que les structures en matière d'éducation, de santé et de services ne suivent pas et ne sont plus adaptées, les routes sont en mauvais état.

OBS/ Souvent cités, le bétonnage et le mitage du territoire avec le risque accru induit par le projet - Il y a une contradiction entre le projet et le SCOT du Chablais qui vise à épargner des terres en densifiant l'habitat.

Le projet va augmenter la pression foncière avec de nouveaux habitants et notamment à Thonon-les-Bains, déjà saturé, et avec le risque d'une plus grande ségrégation sociale. « Seule la population travaillant en Suisse pourra se loger dans ces secteurs. » D'ailleurs, le secteur immobilier se réjouit de cette réalisation.

OBS/ Le passage de l'autoroute va déprécier les zones riveraines du projet.

Avis de la commission d'enquête

Les responsables politiques rencontrés en cours d'enquête ont affirmé que :

- conformément au schéma multimodal, les transports collectifs seront développés avec le Léman Express en 2019, le THNS sur la RD 1005, les parkings de covoiturage et les parkings relais, ce qui limitera l'évolution de la circulation automobile ;
- comme prévu dans le SCoT du Chablais en révision, les densifications importantes ne seront autorisées que dans les bourgs ayant des gares CEVA ou situés sur la ligne du THNS et que tous les autres villages devront restreindre leur zone constructible. Le mitage devrait ainsi être limité.
- en ce qui concerne le logement accessible aux personnes de faible revenu, les collectivités ont maintenant les moyens, à travers les PLU, d'imposer aux promoteurs immobiliers des quotas de logements sociaux qui permettront de limiter la ségrégation sociale.

Observation**Des réserves quant à la vision politique des élus et l'élaboration des documents d'urbanisme**

OBS/ Plusieurs observations s'indignent du manque de vision à long terme des élus qui ont laissé se miter le territoire sans organiser son développement et les infrastructures adaptées, ce qui conduit à la situation d'aujourd'hui. « Il faudrait, pour argumenter convenablement la nécessité pour le Chablais d'être pourvu d'infrastructures routières adaptées, faire un véritable discours de politique générale, en pointant les responsabilités qui conduisent à la situation actuelle. »

OBS/ Sont dénoncées les visées d'expansion industrielles et commerciales de la commune de Perrignier et du SIAC en général en soulignant, que les arguments avancés actuellement en matière de protection de l'agriculture, ne tiendront plus lorsque l'autoroute sera réalisée (en référence projet de stade et projet de nouveau centre bourg aux alentours de la gare à Perrignier).

Avis de la commission d'enquête

La commission a bien entendu ces remarques au cours de l'enquête, elle n'a pas d'avis à formuler sur les orientations passées de la gouvernance locale. Elle ne peut que constater actuellement l'intérêt des dispositions structurelles pour l'aménagement du territoire, celles-ci devant bénéficier aux projets engagés aujourd'hui.

Observation

CE/ Pour quelles raisons ne pas avoir réalisé, comme le demande l'Autorité Environnementale, une analyse de l'impact sur l'urbanisation et sur la consommation d'espace en se référant au guide d'évaluation environnementale des infrastructures de transport ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le guide « Infrastructures de transport et urbanisation : préconisations méthodologiques » a été publié en novembre 2017 postérieurement à la saisine de l'Autorité Environnementale. L'objectif de maîtrise de l'urbanisation a par ailleurs été pris en compte dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables de la révision du ScoT.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note des précisions apportées.

Observation

CE/Quels sont les moyens dont l'Etat dispose pour vérifier l'application du Scot en révision, lorsqu'il aura été approuvé, à travers les différents documents d'urbanisme qui seront à mettre en compatibilité avec ce nouveau document ?

Réponse du maître d'ouvrage

Un suivi du foncier sera assuré par la Direction Départementale des Territoires (DDT) de Haute-Savoie. Il permettra de mesurer la consommation d'espace par l'urbanisation, et tout particulièrement pour ce qui concerne le projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains, d'être très vigilant sur certains effets non désirés de la mise en service. Les analyses porteront sur l'extension des zones urbaines et l'artificialisation des terres agricoles, avec un recul de dix années. Le même type d'analyse sera conduit sur le marché foncier (analyse du nombre de transactions, etc.). Dans le cas de la future liaison, ce suivi prendra en compte un périmètre de vigilance renforcé comprenant les communes de la communauté de communes du Bas- Chablais qui va prochainement se doter d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal, ainsi que celles comprises en tout ou partie dans un rayon de 5 km à partir des points d'échange de la future liaison et de l'entrée Est du contournement Thonon-les-Bains. (Cf. dossier de concertation, p 38).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte du suivi qui sera réalisé par de la DDT de Haute-Savoie concernant le marché foncier et la consommation d'espace par l'urbanisation avec un périmètre de vigilance renforcé centré sur le projet.

V.5.11.3 Impact sur les activités commerciales de proximité**Observation**

OBS/Pour ce qui concerne les activités de commerce des bourgs traversés par les RD aujourd'hui, les observations recueillies peuvent montrer que, au regard de situations identiques, les conséquences peuvent être considérées comme opposées. Ainsi le maintien de la configuration actuelle peut conduire soit à une asphyxie, soit à la préservation des commerces de proximité ; et la réalisation du projet peut amener les commerces soit à fermer par délaissement de la clientèle de passage, soit au contraire à se développer sous l'effet d'un regain de sérénité dans l'ambiance des bourgs.

CE/ Possède-t-on des statistiques sur l'ouverture et la fermeture des commerces sur les dernières années, existe-t-il des expériences comparables ayant valeur de doctrine que l'on puisse transposer en réponse aux estimations divergentes du public ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il est constaté, dans beaucoup de bilans ex post, que les effets sur les commerces et services sont peu significatifs. Quelques bilans attestent d'une chute d'activité les premiers mois de la mise en service de l'autoroute (comme l'A54), - notamment les fermetures de stations-services - mais globalement c'est plutôt la nouvelle accessibilité et l'effet de maintien de la tendance sur le territoire qui sont constatés (Source : rapport CEREMA de mai 2018 - synthèse des bilans ex post des projets routiers structurants Volets « Transport » et « Effets socio-économiques », § 2.2.4). Dans le cas du projet de liaison Machilly-Thonon, le trafic restera significatif sur les RD 903 et RD 1005 et l'amélioration de la circulation sur ces axes ne peut qu'être favorable aux commerces concernés.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de ces références à l'A54 et au rapport CEREMA de mai 2018- synthèse des bilans ex post des projets routiers structurants Volets « Transport » et « Effets socio-économiques » et renvoie au paragraphe VI.4.1.4. relatif à la désertification des bourgs.

V.5.11.4 Impact sur les paysages, architecture, monuments historiques

Observation

OBS/Certaines observation considèrent que le projet est un repoussoir pour le touriste, qui vient « chercher » les paysages du Chablais (lac, montagne, campagne....) : tout cela sera défiguré par l'autoroute.

D'autres évoquent le maintien de l'agriculture garante de la préservation de la qualité des paysages et de l'attractivité touristique du Chablais dont l'économie est en grande partie basée sur le tourisme.

Le Géopark est souvent cité comme un élément constitutif fort de l'attractivité du Chablais et de son environnement à préserver, rendant le projet incompatible avec ce classement.

Enfin certains estiment qu'une autoroute constitue un mur engendrant longitudinalement un nouvel effet de coupure du paysage dans un Chablais déjà victime de sensation d'enclavement.

CE/

1. L'Ae regrette l'absence de photomontages du projet à l'exception de la vue de la dénivellation du pont-rail à Perrignier. Un photomontage du projet depuis les points de vue les plus remarquables permettrait d'apprécier l'impact paysager de l'autoroute.
2. Cas particulier du Château de Buffavent souligné par le ministère de la culture.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet autoroutier intercepte le périmètre de protection du château de Buffavens sur la commune de Lully, classé comme monument historique. Le château et ses abords sont également inscrits au titre des sites inscrits/classés. Le projet autoroutier s'inscrit en arrière de la voie ferrée à environ 400 mètres du château de Buffavens pour franchir ensuite en remblai le vallon du Ruisseau de la Gorge. Il devrait donc être à peine perceptible car bénéficiant de l'écran visuel que constitue le remblai ferroviaire renforcé des structures arborées qui habillent le pied de l'infrastructure. En complément du remblai ferroviaire existant, il est prévu au titre des mesures de réduction des plantations nouvelles sur la partie basse des talus de la nouvelle liaison autoroutière qui termineront les filtres visuels entre cette dernière et le monument. Le projet finalisé par le concessionnaire devra être soumis à l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (Cf. pièce 5B, § 8.6.8).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte des mesures d'intégration paysagères proposées par le maître d'ouvrage sur le point particulier du Château de Buffavent qui est un site remarquable. Mais elle regrette l'absence de photomontage depuis les points de vue remarquables du Géopark du Chablais afin de pouvoir apprécier l'efficacité des mesures d'intégration proposées et recommande que ce point soit pris en compte dans les études détaillées.

V.5.12 Impact sur les terres agricoles et l'agriculture

Observation

OBS/ Thonon Agglomération et les Conseils Municipaux de Brenthonne, Margencel, Le Lyaud, Loisin, Orcier, Veigy-Foncenex demandent que tout soit mis en œuvre pour que les agriculteurs concernés par le tracé bénéficient des principes de compensation intégrale et qu'ils conservent des conditions d'exploitation facilitée. Celui d'Allinges insiste sur le Gaec Le Rebaty, fortement impacté par le tracé.

Avis de la commission d'enquête

Les compensations agricoles sur évoquées ci-dessous La Chambre d'Agriculture a par ailleurs formulé des recommandations concernant la prise en compte des exploitations et le rétablissement de l'accès aux parcelles agricoles.

V.5.12.1 Réduction des surfaces agricoles**Observation**

OBS/ Certaines associations considèrent que le département a déjà perdu beaucoup trop de surfaces agricoles, « personne ne peut prétendre en ignorer la valeur pour notre économie, pour notre alimentation ». Les impacts de ce projet sont « catastrophiques » pour l'agriculture du Chablais (perte de foncier, réduction des capacités de production, morcellement de parcelles). Les mesures compensatoires prévues par la Chambre d'Agriculture et les collectivités « ne sont pas acceptables ». Elles demandent la prise en compte de la disparition de terres agricoles et du risque de perte de label de cinq exploitations laitières les plus touchées.

OBS/ Le CLE rappelle que les surfaces agricoles ne sont pas aujourd'hui suffisantes pour pouvoir nourrir l'agglomération franco-valdo-genevoise (FVG) selon l'étude sur le métabolisme agricole de l'agglomération franco-valdo-genevoise, parue en 2010 : il est nécessaire d'avoir 2500m²/habitant de terres agricoles pour subvenir aux besoins en termes de nourriture d'une personne ; sur la FVG, il y a seulement 600m²/habitant.

OBS/ La CCI précise, à la suite du Préfet, qu'il faudra être attentif à la préservation des surfaces agricoles, activité économique à part entière qui joue un rôle prépondérant dans la protection des paysages.

OBS/ La Chambre d'Agriculture, comme la Confédération Paysanne, le Syndicat Interprofessionnel du Reblochon et la coopérative des Moises appellent à la plus grande vigilance pour éviter une réduction des espaces agricoles sur ce territoire en AOP Abondance et surtout Reblochon. Ce qui pourrait être synonyme de remise en question du référentiel produit AOP pour certaines exploitations qui continueraient à perdre du foncier et ne répondraient donc plus aux exigences de conformité du cahier des charges. De même, l'allongement de l'accès aux parcelles et le morcellement des parcelles impactent 6 exploitations dont 3 plus particulièrement, ce qui induira une perte de fonctionnalité importante et un affaiblissement dans la transmissibilité potentielle.

En ce qui concerne la compensation environnementale sur le foncier agricole, la Chambre d'Agriculture, comme l'Autorité Environnementale, met en exergue les « insuffisances et ambiguïtés de l'étude environnementale » avec une incertitude sur l'emprise définitive agricole qui serait concernée par le projet. La Chambre d'Agriculture propose un travail de co-construction afin d'élaborer des mesures agro-environnementales adaptées aux activités agricoles.

CE/ Compte tenu des chiffres avancés dans l'étude, est-il possible d'obtenir des engagements quant à une concertation rapprochée avec les milieux agricoles.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage de la liaison autoroutière s'engage à porter dans le cahier des charges de l'appel d'offres de concession l'obligation pour le concessionnaire d'associer la profession agricole lors de la phase de conception détaillée. Il rappelle que les travaux du groupe de travail agriculture – environnement mis en place par le préfet de département ont vocation à se poursuivre au-delà de la DUP (pièce 5B, § 11.8). La possibilité de procéder à des compensations surfaciques de terres agricoles vouées à disparaître du fait du projet autoroutier sera approfondie comme demandé dans l'avis du préfet de département du 22 décembre 2017 sur l'étude préalable agricole. La profession agricole sera par ailleurs membre du groupement d'intérêt public chargé de gérer le fonds de compensation agricole collectif abondé par le concessionnaire (Cf. avis précité du préfet de département).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage à porter dans le cahier des charges de l'appel d'offres de concession l'obligation pour le concessionnaire d'associer la profession agricole lors de la phase de conception détaillée. La commission note également, comme prévu par le préfet, que cette dernière sera membre du groupement d'intérêt public chargé de gérer le fonds de compensation agricole collectif abondé par le concessionnaire.

La commission constate l'impact important du projet sur l'agriculture pouvant affecter les capacités de production en AOP et affectant plus particulièrement 6 exploitations. Elle comprend les inquiétudes de la profession agricole se traduisant également par une opposition au projet de certains.

La commission ne méconnaît pas non plus l'avis négatif de l'INAO qui souhaite, sans préjuger de l'utilité du projet, une nouvelle réflexion permettant de préserver davantage le foncier et constate la demande du préfet de réaliser l'étude de compensation surfacique des terres agricoles.

La commission considère primordiale la compensation surfacique des terres agricoles permettant également de réduire l'effet d'artificialisation des sols dont la biodiversité et les services systémiques rendus doivent être pris en compte.

Concernant la compensation des milieux naturels susceptibles d'être réalisée sur les terres agricoles, la commission recommande de suivre la proposition de la Chambre d'Agriculture concernant un travail de co-construction permettant d'élaborer des mesures agro-environnementales adaptées sur les sites agricoles de compensation des zones humides qui pourraient être retenus.

La commission recommande également qu'une gestion des terres optimisées et une mise en dépôt des terres non valorisables en dehors des zones agricoles et, en dernier ressort, sur les sites potentiels identifiés par la Chambre d'Agriculture en concertation étroite avec la profession agricole.

Observation

OBS/La procédure d'aménagement foncier aux abords de l'autoroute est évoquée pour faciliter la restructuration des exploitations agricoles. À cette occasion, le ruisseau qui traverse Brécovens pourrait faire l'objet d'une Renaturation (proposition du maire honoraire de Cervens).

Avis de la commission d'enquête

La commission constate que le dispositif de l'AFAF (aménagements fonciers, agricoles et forestiers) prévu par le code rural (articles L 123-1 et s.) ne semble pas le plus approprié au regard de la configuration du territoire et du parcellaire pour améliorer l'organisation foncière et parcellaire du territoire. Il n'a pas été retenu par la Chambre d'Agriculture.

V.5.12.2 Difficultés d'accès aux parcelles**Observation**

OBS/La Chambre d'Agriculture souligne que la suppression du PN 65 entraîne d'une part un dysfonctionnement quant à l'exploitation du tènement de 49 ha de prairies au nord-ouest de la RD 25 par 3 exploitations et d'autre part un impact très important pour le GAEC La Rochette qui verra un allongement des trajets quotidiens (cf. § suivant).

A Mesinges, le rétablissement du chemin des Clies, qui permet l'accès à un tènement agricole de 2,5 ha environ semble être supprimé.

CE/ Des précisions peuvent-elles être apportées quant aux aménagements envisagés pour maintenir un accès durable à cet espace agricole ?

Réponse du maître d'ouvrage

Cf. paragraphe VI.9.1.

Avis de la commission d'enquête

Concernant le GAEC La Rochette, Cf. paragraphe VI.9.1.

La commission recommande par ailleurs que soient apportées des précisions à la Chambre d'Agriculture concernant le rétablissement du chemin des Clies si celui-ci est impacté par le projet.

V.5.12.3 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Observation

OBS/La Chambre d'Agriculture rappelle :

- que le projet de révision du SCoT prévoit, dans le PADD, une restriction de 50% de la consommation par rapport à celle des 10 dernières années ; cette volonté est à intégrer dans les PLU ;
- la nécessité que la requalification des voiries prenne en compte la circulation des engins agricoles et les accès aux parcelles ;
- que l'implantation des parkings de covoiturage doit faire l'objet d'une concertation étroite avec les milieux agricoles afin de ne pas plus impacter les terrains agricoles ;
- que les dépôts de stockage de matériaux inertes fassent aussi l'objet d'une concertation étroite avec les milieux agricoles afin de ne pas plus impacter les terrains agricoles.

Enfin, la Chambre d'Agriculture insiste sur les mesures de compensations collectives (dont la création d'une ZAP et des travaux de rétablissement du potentiel agricole) qui devront faire l'objet d'une concertation au sein du comité de pilotage à créer qui a reçu l'avis favorable de la CDPENAF en octobre 2017.

CE/ Le cahier des charges en vue de la concession comportera-t-il tous ces éléments ?

Réponse du maître d'ouvrage

Ainsi que cela a déjà été évoqué ci-dessus, le maître d'ouvrage de la liaison autoroutière s'engage à porter dans le cahier des charges de l'appel d'offres de concession l'obligation pour le concessionnaire d'associer la profession agricole lors de la phase de conception détaillée. La profession agricole sera par ailleurs membre du groupement d'intérêt public chargé de gérer le fonds de compensation agricole collectif abondé par le concessionnaire (Cf. avis du préfet de département du 22 décembre 2017 sur l'étude préalable agricole).

Avis de la commission d'enquête

La commission en prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et fait siennes les recommandations de la Chambre d'Agriculture.

V.5.12.4 Atteinte à la production agricole

Observation

OBS/ Absence d'évaluation économique de la perte de production agricole locale impliquant un élargissement géographique de la zone d'approvisionnement des produits ce qui impactera leur prix et leur empreinte carbone.

OBS/Il y a 10 ans le rapport sur le métabolisme agricole (<https://www.ge.ch/document/agriculture-rapport-metabolisme-agricole-franco-valdogenevois/annexe/0>) de ce qui est devenu le Grand Genève montrait une insuffisance alimentaire criante de notre territoire. L'énorme afflux de population depuis cette date et celui annoncé pour les prochaines années péjorera encore la situation. Cette autoroute, en supprimant des terres agricoles, l'accroîtra.

OBS/Un certain nombre d'observations vont dans le même sens, regrettant une atteinte importante à l'agriculture du Chablais.

Avis de la commission d'enquête

- La commission constate que, dans le cadre des mesures de compensation collectives, il est prévu des aides aux investissements dans les outils collectifs de transformation de Brenthonne (modernisation) et de Cervens (création d'un magasin) ainsi qu'un accompagnement des producteurs pour la création d'un point de vente en collectif ; ces éléments participent à l'amélioration de l'outil de production agricole et des circuits-courts. Cependant, la commission considère que seule la compensation surfacique peut contribuer à la préservation des capacités de production locale.

V.5.12.5 Cas de certaines exploitations particulières**V.5.12.5.1 Les jardins d'Allinges****Observation**

OBS/ Il faut noter la disparition prévisible d'une exploitation maraîchère (Les jardins d'Allinges) qui approvisionne les restaurants scolaires, lycéens et hospitaliers de l'agglomération de Thonon en circuit court.

CE/ Qu'est-il prévu pour cette exploitation ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le tracé envisagé au droit des Jardins d'Allinges est identique à celui prévu dans le cadre du projet de route express déclaré d'utilité publique en 2006. Deux exploitations d'une superficie totale de 2,56 ha ont été créées le 5 janvier 2017 et sont aujourd'hui recensées au titre de la PAC, sans que l'État (DREAL) bénéficiaire de la DUP du 17 juillet 2006 ait été saisi préalablement.

Le tracé est contraint dans ce secteur par la présence du hameau de Mésinges, de la voie ferrée qui doit être franchie par la liaison autoroutière et par le Grand Marais de Margencel. Seule l'exploitation la plus à l'ouest, à proximité immédiate de la voie ferrée, serait touchée, pour un impact surfacique direct de 0,63ha soit 53 % de la surface déclarée, ou 24 % de la surface cumulée des deux déclarants. La viabilité de cette exploitation fera l'objet d'un examen.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que le maître d'ouvrage examinera la situation de cette exploitation et recommande que cela soit réalisé dans les meilleurs délais.

V.5.12.5.2 Le haras de Perrignier**Observation**

Le haras de Perrignier signale qu'il n'est plus d'accord avec le projet, tel qu'il est maintenant envisagé, car plus impactant qu'initialement pour son exploitation qui serait à délocaliser et plus impactant également pour les riverains et exploitations agricoles de Perrignier. Il signale le préjudice moral depuis des dizaines d'années qui n'aide pas à évoluer dans une ambiance de travail apaisée telle que son activité spécifique le nécessite.

Plusieurs observations de particuliers demandent la protection du centre d'élevage de chevaux de course de trot de Perrignier, « un des seuls en France à même de rivaliser avec les élevages normands », car il est un « atout indéniable pour notre département ».

La commission demande ce qui est prévu pour cette exploitation.

Réponse du maître d'ouvrage

Le tracé envisagé au droit du haras de Perrignier, à l'ouest du ruisseau des Vernes, est identique à celui prévu dans le cadre du projet de route express déclaré d'utilité publique en 2006. L'inquiétude exprimée par les propriétaires est a priori liée au fait que la bande d'enquête de la liaison autoroutière centrée sur le tracé, d'une largeur de 300m, est plus large que celle de la route express (150m). Le maître d'ouvrage assure que, comme pour le précédent projet, la liaison autoroutière préservera le centre d'élevage de chevaux.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte que cette exploitation ne devrait pas être impactée par le projet d'autoroute.

V.5.12.5.1 GAEC La Rochette

Concernant le GAEC La Rochette, Cf. VI.9.1.

V.5.12.6 Impact du climat et de la pollution**Observation**

OBS/ Certains agriculteurs relèvent l'impact climatique de cette nouvelle liaison : ils sont d'ores et déjà confrontés aux conséquences du changement climatique années après années : sécheresses, canicules, inondations, gels tardifs... Ce n'est pas une menace future mais déjà bien présente, et l'absence totale de prise en compte de ce facteur par les promoteurs de cette liaison les inquiète au plus haut point.

De même, certains sont en agriculture biologique et en production laitière à reblochon ; ils bénéficient d'une bonne valeur ajoutée sur leurs productions, du fait de l'image "verte et nature" du département en bonne partie. Qu'en sera-t-il quand le Chablais, la basse vallée de l'Arve, seront de « vastes zones d'activités sillonnées de routes et d'autoroutes, à la pollution de l'air encore plus catastrophique qu'actuellement » ?

Avis de la commission d'enquête

La commission renvoie au paragraphe VI.5.6. relatif au climat.

V.6 VOLET ENVIRONNEMENTAL DE L'APPEL D'OFFRES DE CONCESSION**Observation**

OBS/Plusieurs observations dont certaines émanant d'associations (FRAPNA, ACPAT, Association de Sauvegarde du Léman) considèrent que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à l'Ae renvoient trop souvent au futur concessionnaire. Des doutes sont exprimés sur la consistance du volet environnemental de l'appel d'offre destiné à choisir ce concessionnaire, trop d'éléments étant laissés à son appréciation (implantation définitive du centre d'exploitation et du tracé dans la bande de DUP de 300m « où les impacts environnementaux peuvent varier significativement ») avec le risque de « décisions s'appuyant bien davantage sur des considérations financières que sur la recherche d'évitement des impacts environnementaux ».

Les observations favorables ou favorables avec réserves au projet, expriment le souhait d'un cahier des charges de l'appel d'offre drastique visant une application très encadrée de la séquence ERC (éviter – réduire – compenser) ainsi que de la prise en compte de la santé publique et du climat. Sont notamment évoqués par la FRAPNA :

- la justification du choix du tracé définitif sur la base de critères environnementaux ;
- la priorisation de l'évitement, la compensation ne devant porter que sur les impacts résiduels du projet que les deux étapes précédentes n'ont pas permis de supprimer, compte tenu de la sensibilité des milieux et de la difficulté de mise en œuvre des compensations (notamment « surfaciques ») dans un contexte foncier contraint avec la prise en compte des espaces agricoles²⁴ ;
- la conception des rétablissements des corridors écologiques nécessitant un cahier des charges très prescriptif afin de garantir leur bonne la fonctionnalité.

Le Mouvé propose que lors de l'appel d'offre, soient exigées des solutions innovantes portant sur :

²⁴ La FRAPNA regrette que le groupe de travail mis en place par le Préfet après la concertation de 2016 n'ait pas été réuni pour discuter de la question des compensations environnementales (seules les compensations agricoles globales ont pu faire l'objet d'échanges dans le cadre réglementaire de la CDPENAF).

- la diminution de l’empreinte carbone : « matériaux plus durants au trafic et au climat et, en complément de matériaux neufs, utilisation de matériaux usagés, de déconstruction, de coproduits industriels ; utilisation de matériaux novateurs, bio-sourcés ; préférence donnée aux entreprises locales dans le respect des règles européennes ».

- la réalisation d’une route dite de 5ème génération avec péage automatique de type free flow et conception routière à « contribution environnementale positive » permettant de « collecter et stocker de l’énergie thermique et électrique, à l’aide par exemple de centrales géothermiques enterrées, de centrales photovoltaïques installées le long de la chaussée ou sur leur surface. Ces énergies pourraient ainsi réguler la température de la chaussée, l’auto-dégivrage l’hiver et le refroidissement l’été mais aussi alimenter des équipements tels que les panneaux de signalisation, de trafic, le péage, l’éclairage, etc. »

CE/ Quelles garanties peut apporter le maître d’ouvrage vis-à-vis des aspects contraignants souhaités pour le volet environnemental du cahier des charges d’appel d’offres de concession ?

Réponse du maître d’ouvrage

Ces garanties sont mentionnées aux § 2.5.1 et 2.5.2 du dossier d’enquête. Conformément aux dispositions de la circulaire n°92-71 du 15 décembre 1992 (dite circulaire Bianco) relative à la conduite des grands projets nationaux d’infrastructures, un dossier des engagements de l’État pour la liaison autoroutière Machilly-Thonon-les-Bains sera rendu public à l’issue de l’acte déclaratif d’utilité publique afin d’en permettre le suivi.

Le dossier des engagements de l’Etat en faveur de l’environnement constituera le volet environnemental du cahier des charges d’appel d’offres de concession et s’imposera au concessionnaire chargé de les mettre en œuvre. L’État veillera à la prise en compte en compte de ces engagements lors de l’attribution de la concession.

Le concessionnaire autoroutier retenu sera chargé de mener la suite des procédures réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de l’opération, en particulier, la procédure d’autorisation environnementale donnant lieu à enquête publique, et de construire, exploiter et entretenir la liaison autoroutière.

L’État, autorité de tutelle, aura pour rôle de s’assurer, aux différents stades, que le concessionnaire autoroutier respecte les obligations réglementaires ainsi que les engagements de l’État en faveur de l’environnement.

Un comité de suivi des engagements de l’Etat pour la liaison autoroutière sera par ailleurs mis en place par le préfet de département. Il sera composé de représentants de l’Etat, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs, et veillera au respect des engagements de l’Etat tant au niveau des études de détail que des travaux.

Ce comité de suivi tiendra lieu d’instance de suivi de la mise en œuvre des mesures destinés à éviter, réduire et, lorsque c’est possible, compenser les effets négatifs notables sur l’environnement du projet prévu à l’article L- 125-8 du Code de l’environnement.

Avis de la commission d’enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d’ouvrage et ne peut que recommander que le volet environnemental prenne en compte les recommandations formulées par la commission visant à mieux cadrer certains items.

V.7 INSTANCES DE GOUVERNANCE AUX DIFFERENTES ETAPES DU PROJET

V.7.1 Conception et suivi des travaux

Observation

OBS/Des craintes sont émises par les associations (notamment Oïkos Kaï Bios) et le public vis-à-vis des risques de pollutions liées au chantier malgré les mesures prévues qui suscitent des doutes quant aux contrôles de leur

mise en œuvre. La question est posée sur la constitution d'un « comité de suivi des études et des travaux incluant des élus et des associations des communes concernées ».

CE/ La bonne gouvernance du projet constitue un sujet de préoccupation.

L'étude d'impact précise que le groupe de travail mis en place par le préfet de la Haute-Savoie, à la suite de la concertation de 2016, réunissant les acteurs du monde agricole, les associations de protection de l'environnement et le SIAC, se poursuivra au-delà de la DUP, durant la phase de conception du projet par le concessionnaire. Est également mentionné un comité de suivi des engagements de l'Etat, mis en place par le préfet, composé de représentants de l'Etat, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs pour veiller au respect des engagements de l'Etat tant au niveau des études de détail que des travaux et de la mise en œuvre de la séquence « ERC ».

L'étude d'impact précise par ailleurs qu'un management environnemental sera mis en œuvre avec obligations contractuelles portant sur un Plan d'Assurance Environnemental, la définition de Procédures Particulières Environnementales et la désignation de responsables environnement et sécurité au sein de chaque entreprise mandataire.

Concrètement, quels sont les moyens que se donne le maître d'ouvrage et le comité de suivi susnommé pour suivre sur le terrain et avoir les garanties que le concessionnaire assurera un contrôle et une bonne coordination de l'ensemble de ces obligations, notamment au niveau des secteurs naturels les plus sensibles et en particulier au niveau du captage d'Anthy/Léman ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'Etat, autorité de tutelle des sociétés concessionnaires d'autoroute, aura pour rôle, de s'assurer, aux différents stades, que le concessionnaire autoroutier respecte les obligations réglementaires ainsi que les engagements de l'Etat en faveur de l'environnement. Cette mission de contrôle est assurée par une sous-direction spécialisée de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé).

Un comité de suivi des engagements de l'Etat pour la liaison autoroutière sera par ailleurs mis en place par le préfet de département. Il sera composé de représentants de l'Etat, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs, et veillera au respect des engagements de l'Etat tant au niveau des études de détail que des travaux. Le concessionnaire rendra compte auprès du comité de suivi.

S'agissant des secteurs naturels les plus sensibles et en particulier du captage d'Anthy/Léman, le respect des dispositions qui seront arrêtées dans le cadre de l'autorisation environnementale relèvera par ailleurs de la mission de police de l'eau assurée par la direction départementale des territoires de Haute-Savoie.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

Pour le cas particulier d'Anthy-sur-Léman, la commission renvoie ses recommandations aux chapitres spécifiques qui sont consacrés à ce site (§ VI.9.4).

V.7.2 Suivi des mesures environnementales

[Cf. VI.5.7.](#)

V.8 SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU

V.8.1 Organisation des maîtrises d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Observation

CE/Quelle sera la position de la SNCF dans l'étude du projet, dans l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, dans le contrôle et dans le financement par rapport au maître d'ouvrage principal ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les opérations autoroutière et ferroviaire relèvent de maîtrises d'ouvrage fonctionnellement distinctes. La mise en service de la dénivellation du PN66 et la suppression du PN65, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, sont envisagées préalablement aux travaux de la liaison autoroutière. Aucune coordination en phase travaux n'est nécessaire avec le projet autoroutier.

L'appel d'offres de la concession autoroutière sera porté par l'État (administration centrale du MTES - DGITM/DIT/GCA – avec l'appui du niveau régional – DREAL-). Les études, procédures, appels d'offres pour désigner le maître d'œuvre et les entreprises pour la réalisation des travaux seront ensuite assurés sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire. Dans le cas particulier du pont-rail d'Allinges, les travaux relèveront d'une maîtrise d'ouvrage déléguée à SNCF Réseau par le concessionnaire autoroutier comme il est d'usage pour ce type d'ouvrage. Les études de ce pont-rail ont d'ores et déjà été commandées à SNCF Réseau par l'Etat (DREAL).

SNCF Réseau assurera la maîtrise d'ouvrage de la suppression des passages à niveau. Une convention sera établie entre SNCF Réseau et le Conseil départemental de Haute-Savoie afin de gérer les interfaces routières de ces travaux.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

V.8.2 Suppression des passages à niveau justifiée par le projet autoroutier

Observation

OBS/« L'intégration de la suppression de deux passages à niveaux au projet d'autoroute confirme la difficulté de sa justification ; la démarche est tendancieuse car elle permet d'une manière totalement artificielle d'amener une composante sécuritaire qui n'a rien à voir avec le projet d'autoroute ». Demande de dissociation des deux projets.

CE/Les projets font l'objet d'une demande de DUP séparée dans le cadre d'une enquête publique unique qui est une procédure légale. La nécessité de supprimer les 2 PN est apparue lors de la concertation de février 2016 au regard des trafics attendus sur les RD 25 et 903 pour rejoindre l'échangeur de Perrignier et de l'augmentation à venir du cadencement suite à la mise en œuvre du Léman Express.

Le maître d'ouvrage pourra préciser si la suppression des PN serait nécessaire en l'absence de réalisation de l'autoroute.

Réponse du maître d'ouvrage

A ce jour, les PN sont classés « sensibles ». En cas de non réalisation de l'autoroute, leur suppression n'apparaît pas indispensable et ne serait pas réalisée, sauf s'ils devaient évoluer en « préoccupants » sur le critère de l'accidentologie.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère effectivement que le projet de suppression des deux passages à niveau ne peut être dissocié de celui de l'autoroute qui le justifie.

V.8.3 Effet de la suppression du PN65 sur la circulation au voisinage de la gare de Perrignier

Observation

OBS/ Le public en général s'exprime peu sur la suppression des PN, quand c'est le cas, est évoquée une nécessaire sécurisation, surtout avec l'augmentation prévisible du trafic ferroviaire du Léman Express, et dans un contexte local éprouvé par le drame de l'accident du PN d'Allinges.

OBS/ Une observation s'inquiète cependant de la fermeture du PN65 au regard des circulations induites sur la route de la Gare en provenance de Sciez vers Cervens ou Bons-en-Chablais et inversement, cette route étant

déjà particulièrement encombrée ; avec l'autoroute les riverains seront davantage impactés. Est proposé le maintien du PN65 pour l'exploitation agricole et pour les véhicules légers afin de « soulager un peu les routes de Margencel et de la Gare ».

CE/L'étude d'impact ne précise pas les effets induits du projet (suppression des PN et aménagement de l'échangeur) sur les voies autres que la RD25, RD135 et RD903. Une hiérarchisation du réseau viaire est-elle prévue ? Quels seront les reports de trafic ? Quels seront les aménagements pour garantir la tranquillité et sécurité des riverains compte-tenu de l'augmentation de la fréquentation attendue de la gare de Perrignier avec le Léman Express et de possibles itinéraires pour rejoindre l'échangeur via la route de la Gare, la route de Brécorens et la route du Petit lac ?

Réponse du maître d'ouvrage

La modélisation à partir du MMT ne permet pas d'apprécier le niveau de trafic sur les voies citées et une analyse fine du trafic dans ce secteur n'a pas été réalisée à ce stade. La route de Brécorens et la route du Petit Lac devraient néanmoins voir leur trafic diminuer du fait de la suppression du PN65 et la coupure de la RD25, dont l'impact sera supérieur à l'augmentation de trafic lié au CEVA. La route de la Gare (RD135) verra son trafic significativement augmenter et des mesures de protection acoustiques sont prévues (Cf. pièce 5B, § 8.7.8.1).

Avis de la commission d'enquête

La commission recommande que les études détaillées précisent les niveaux de trafic futur sur la route de la Gare, la route de Brécorens et la route du Petit Lac et les éventuelles mesures. Concernant le GAEC La Rochette, Cf. VI.9.1.

V.8.4 Sécurisation des passages à niveau de Thonon-les-Bains

Observation

OBS/ « Qu'en est-il de la sécurisation des PN de Thonon-les-Bains notamment au regard de la circulation des piétons ? »

Réponse du maître d'ouvrage

Les projets soumis à l'enquête n'ont pas d'impact sur la circulation des piétons au droit des PN de Thonon-les-Bains. Rien n'est donc envisagé à ce titre au dossier d'enquête.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

V.9 POINTS PARTICULIERS

V.9.1 Diffuseur de Perrignier et sous-variantes jumelée-éloignée voie ferrée (communes de Lully et Perrignier)

V.9.1.1 Hameaux de Chez Jacquier, Brécorens et Impasse Près du Pont

Observation

OBS/Le Conseil Municipal de Lully « s'oppose au tracé jumelé sur la commune de Lully qui se trouve trop près du hameau de Chez Jacquier et qui présente plus d'impacts négatifs que la variante éloignée, à savoir : techniques de réalisation spécifiques au niveau du terrassement en raison de la proximité de la voie ferrée ; démolition de la maison garde barrière du PN63 ; maison du garde barrière du PN64 fortement enclavée entre la voie ferrée, l'autoroute et la ligne THT ; 5 habitations au-delà des seuils acoustiques règlementaires ; fort impact sur la continuité écologique du ruisseau de la Gorge ; surcoût de 6 M€. Le Conseil Municipal demande expressément que le tracé de la variante éloignée de la voie ferrée soit retenu en raison du peu d'impacts négatifs relevés ; de la limitation des nuisances (sonores, pollution) pour les riverains ; d'un avis de la Chambre

d'Agriculture (12/02/2018) qui, bien qu'elle privilégie la variante jumelée pour une moindre consommation d'espaces agricoles, n'impose pas ce tracé ; les terrains impactés par le projet sont déjà très morcelés et de faible valeur (terrain argileux), non cultivables et utilisés uniquement comme pâtures ».

OBS/ Le Conseil Municipal de Perrignier considère « qu'il semble indispensable que le futur concessionnaire puisse choisir la solution la moins consommatrice de foncier, en particulier d'espaces agricoles ». Le Conseil Municipal considère qu'il ne faut pas « oublier l'homme, qu'il faut prendre en considération, en tant que riverains et habitants proches ; toutes les mesures nécessaires doivent être engagées afin de protéger en termes de santé publique et, pour ce faire, utiliser toutes les techniques modernes de construction pour limiter les impacts sonores et visuels. »

OBS/ Les riverains de Chez Jacquier et de Brécorens (en particulier Les Amis du Vieux Brécorens) refusent le tracé jumelé avec la voie ferrée et militent en faveur du tracé éloigné et de l'échangeur Est présentés lors de la concertation de février 2016 afin que soient mieux respectés leur environnement sonore et paysager ainsi que leur santé, considérant également que cette option permet de mieux préserver la ferme du GAEC La Rochette et les riverains de l'impasse du Près du Pont. Notons que ceux-ci, rencontrés par la commission d'enquête, refusent un échangeur surplombant leurs habitations alors qu'ils vont déjà subir le passage de l'autoroute à laquelle ils sont opposés.

De même que le Conseil Municipal de Lully, les riverains expriment leur incompréhension face au choix du maître d'ouvrage se portant sur la variante jumelée, plus coûteuse et présentant davantage d'effets négatifs. Incompréhension et colère également exprimées en raison de plus de 15 années de démarches multiples afin que soit entendue la voix des riverains qui, pour partie, ne sont pas opposés à l'autoroute.

L'argument du « non morcellement des terres agricoles » est réfuté considérant qu'il n'avait pas été avancé lors des velléités communales ayant un temps prévalu pour l'implantation d'un stade de football dans le même secteur. Des craintes sont par ailleurs plusieurs émises sur le développement industriel au voisinage de l'échangeur générant un trafic supplémentaire d'accès à l'autoroute.

D'autres solutions sont enfin avancées portant sur une « sortie dans la zone entre Perrignier et Mésinges » ; « tracé plus au Nord, aux abords des forêts » ; « sortie au niveau de la ZI de Mésinges ».

Sont également exprimées l'exigence d'une implantation « en accord avec les riverains et les agriculteurs du secteur » et l'exigence forte de « protection visuelles et acoustique ».

OBS/Les propriétaires de la maison garde-barrière du PN 63 signalent qu'ils ont acquis ce bien en 2013 sans que personne ne les informe du projet d'autoroute auquel ils s'opposent.

OBS/ Le propriétaire de la maison garde-barrière du PN64 sollicite la variante éloignée afin de ne pas être enclavé entre la voie ferrée et l'autoroute pour laquelle un émet un avis réservé quant au bienfondé.

CE/ Le cas des hameaux de Chez Jacquier, Brécorens, impasse Près du Pont et de GAEC La Rochette (évoqué au § suivant) est à examiner avec la plus grande attention.

Des précisions sont nécessaires quant au choix des variantes présentées dans l'étude d'impact, notamment sur les points suivants :

- **La notion de meilleure visibilité à l'approche du diffuseur** car les 2 tracés se rejoignent presque au niveau de la RD25 juste avant le diffuseur Est RD 25.

Réponse du maître d'ouvrage

Le rayon à l'approche du diffuseur est plus grand avec le tracé jumelé (diffuseur est) qu'avec le tracé éloigné (diffuseur ouest), d'où une meilleure visibilité sur le diffuseur.

- **Le moindre impact agricole de -2,4 ha** non cohérent avec l'analyse de l'étude agricole qui trouve une différence de 2,1 ha (intégrant non seulement l'emprise de l'autoroute mais également celle du diffuseur (voir la figure 5 page 17 de l'étude agricole) alors que l'étude d'impact ne considère, dans son analyse comparative, que le tronçon autoroutier sans le diffuseur.

Réponse du maître d'ouvrage

La comparaison des tracés jumelés (diffuseur est) et décalé (diffuseur ouest), fait apparaître un moindre impact agricole de 2,4 ha en faveur du tracé jumelé. Cette comparaison est faite en ne considérant que la section courante autoroutière sans le diffuseur. Ce gain est ramené à 2,1 ha en intégrant le diffuseur, de forme losange à l'est de la RD25 dans le cas du tracé jumelé ou trompette à l'ouest de la RD 25 dans le cas du tracé décalé. Ceci est lié à l'impact agricole plus grand du diffuseur losange de Perrignier issu de l'approfondissement des études en 2017 par rapport au diffuseur trompette, ainsi qu'il en a été fait part au maire de Perrignier lors de la réunion du 14 juin 2017.

- **L'étude agricole ne fait-elle pas une analyse biaisée** des sous variantes (page 17-18) car il manque la comparaison avec la variante « tracé éloigné » et « diffuseur losange ».

Réponse du maître d'ouvrage

Il a été considéré, pour l'enquête publique et corrélativement l'étude agricole préalable, que le positionnement du diffuseur losange issu de l'approfondissement des études ne permettait pas d'envisager son association avec un tracé décalé par rapport à la voie ferrée, compte tenu de l'impact sur le bâti d'une telle solution. Le décalage du tracé par rapport à la voie ferrée nécessite en effet l'acquisition des habitations du hameau des Tuileries et celles le long de la RD135.

- **L'étude d'impact** précise (page 28-pièce 5a) que « le positionnement du diffuseur à l'Est de la RD25 a fait consensus lors de la concertation publique début 2016 et la commune de Perrignier s'est prononcée en faveur de cette variante par délibération du 4 avril 2016. Les visuels suivants illustrent le positionnement de ces variantes », cependant le visuel « Est RD25 » n'est pas celui présenté lors de la concertation (le photomontage présenté visualisait un diffuseur implanté plus à l'Est).

Réponse du maître d'ouvrage

Immédiatement après la phrase citée, la rédaction de l'étude d'impact précise que « la variante Est présentée est issue d'un approfondissement des études réalisées suite à la concertation de 2016 ». Le bilan de la concertation publique de 2016 mentionnait que les études du diffuseur de Perrignier seraient poursuivies « pour confirmer (ou infirmer) la solution à l'Est de la RD25 ». Dans le cadre de cet approfondissement, les caractéristiques du diffuseur de Perrignier à l'est de la RD25 ont effectivement évolué entre la phase de concertation de 2016 et le dossier d'enquête, les études mettant en évidence la nécessité d'ajustements géométriques.

- Pourquoi l'analyse des sous-variantes diffuseur ne présente pas une analyse comparative détaillée entre la sous-variante « Est RD25 » présentée à la concertation et celle retenue dans l'étude d'impact (diffuseur plus proche de la RD 25). Cette analyse détaillée serait nécessaire pour confirmer le choix de la variante (elle n'apparaît que dans le volet bruit).

Réponse du maître d'ouvrage

Le diffuseur est de Perrignier schématisé au dossier de concertation a dû être écarté en raison de l'impossibilité de mettre au point un projet acceptable sur le plan géométrique pour des raisons de visibilité et d'aménagement de la barrière pleine-voie. Le positionnement initial ne peut donc être considéré comme une variante - ou une sous-variante – faisable pouvant être potentiellement retenue. Le dossier d'enquête ne comporte dès lors pas d'analyse comparative des deux positionnements. [Nota : des incohérences ont été relevées dans l'étude d'impact du dossier d'enquête, certaines figures n'intégrant pas l'évolution du tracé indicatif du diffuseur de Perrignier (ex : figures 42 à 44 de la pièce 5B)].

Elle devrait tenir compte, sur la totalité du linéaire (tracé jumelé/éloigné + implantation diffuseur Est) de :

- La pondération des enjeux sur les milieux naturels, ainsi par exemple il a été identifié dans l'état initial que la continuité hydraulique et écologique des cours d'eau représente un enjeu fort, de même que

les zones humides, alors que les insectes et reptiles présentent un enjeu faible à modéré. Ces enjeux se retrouvent dans l'analyse multicritères des variantes mais ne sont pas pondérés.

- L'impact sur la santé des riverains.
- L'intégration dans la consommation des terres agricoles du centre d'exploitation de l'autoroute et d'un parking de covoiturage.

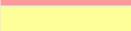
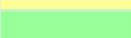
Réponse du maître d'ouvrage

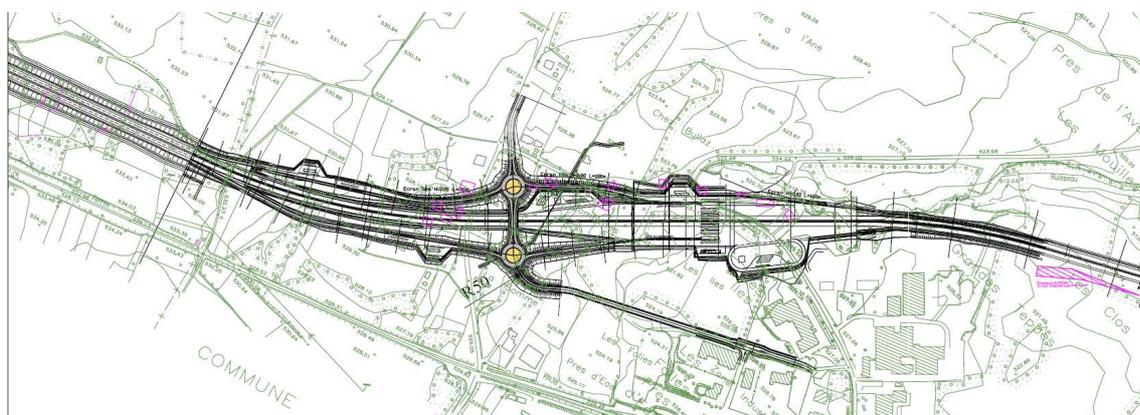
La variante consistant en un tracé décalé avec diffuseur est a été examinée et l'analyse multicritères des tracés jumelé et décalé avec ce diffuseur réalisée (Cf. tableau ci-dessous et plans). Le tracé éloigné permet de s'écarter des hameaux « Chez Jacquier » et des « Ballaisons » ainsi que du bâtiment d'exploitation du GAEC et des deux habitations de l'impasse de la ferme mais il a un impact très important sur le bâti. Il nécessite l'acquisition de 13 habitations et d'un bâtiment industriel (au droit du hameau « Impasse des Prés du Pont » et le long de la RD135). Le coût des deux variantes est similaire (surcoût non significatif de 90 K€ HT pour le tracé décalé par rapport au tracé jumelé).

Liminaire à la comparaison multicritères : la présente analyse multicritères vise à comparer entre elles les deux variantes. Pour cette raison, l'appréciation des impacts, peut s'écarter, pour le tracé jumelé, de celle figurant au dossier d'enquête. Un impact fort n'est pas nécessairement rédhibitoire. Les critères n'ont pas été pondérés. L'impact sur la santé des riverains ne peut être apprécié à cette échelle. L'évaluation des risques sanitaires est une démarche complexe induisant un travail d'analyse des incertitudes associées aux scénarios d'exposition. Lorsqu'une telle évaluation est réalisée, dans le cadre d'études d'impact de niveau I, l'interprétation des résultats porte sur des résultats globaux à l'échelle du projet, sans correspondre à un secteur particulier.

	Diffuseur Est avec tracé éloigné	Diffuseur Est avec tracé jumelé
Géométrie	Le profil en long du tracé éloigné optimise les mouvements de terres. L'ouvrage de la VC8 a une ouverture de 7.50m	Le profil en long du tracé jumelé est plus chahuté du fait de la conservation du PN63. L'ouvrage de la VC8 a une ouverture de 6m et présente des problèmes de visibilité du fait de sa longueur.
Dispositions constructives	Pas de préconisations spécifiques liées à la voie ferrée Proximité de la ligne HT et traversée	La proximité de la voie ferrée implique des préconisations et des techniques de réalisation spécifiques (terrassement) Proximité de la ligne HT et traversée
Exploitation et services à l'utilisateur	Le délaissé pour l'implantation éventuelle du CEI et d'une aire de covoiturage entre la bretelle Perrignier – Thonon et la rue des Entreprises légèrement plus grand que dans le cas du diffuseur est avec tracé jumelé Aires de stationnement en aval des barrières de péage	Possibilité de mutualiser les installations du CEI avec celles de la BPV et de l'aire de stationnement Possibilité contrainte d'un parking de covoiturage à proximité des installations du CEI Aires de stationnement en aval des barrières de péage
Impact sur le bâti (acquisitions)	Nécessité d'acquérir le bâti du hameau « Impasse des Prés du Pont » à Lully et Perrignier, ainsi qu'une partie des bâtis le long de la route des Grandes Teppes (RD135), soit un total de 15 maisons (dont 2 maisons relevant de la sédentarisation de gens du voyage, dont le permis a été délivré à titre précaire) et 1 bâtiment industriel. Coût des acquisitions estimé à 5,28M€ (sur la base d'un coût moyen de 360K€ par bâti, correspondant à 3000€/m ² habitable x 120€/m ² et 600k€ pour le bâtiment industriel). Rétablissement de la route de Jouvernex sur la RD25 : réalisation d'une route neuve sur 350ml pour une enveloppe de 700k€	Démolition de la maison garde barrière PN63 Démolition de la maison garde barrière du PN64 fortement enclavée entre la voie ferrée, la liaison et la ligne THT.

<p>Impact sur les riverains (proximité, nuisances)</p>	<p>Eloignement du tracé avec les hameaux « Chez Jacquier » et des « Ballaisons » à Lully et Perrignier ainsi qu'avec le bâtiment d'exploitation du GAEC et les deux habitations connexes.</p> <p>4 habitations au-delà des seuils réglementaires sur le plan acoustique le long de la route des Grandes Teppes (à confirmer par l'approfondissement des études).</p>	<p>Proximité du tracé avec les hameaux « Chez Jacquier », des « Ballaisons » et « Impasse Près du Pont » à Lully et Perrignier.</p> <p>Deux bâtiments d'habitation fortement enclavés entre la RD135 déviée (bretelle d'accès au diffuseur), la voie ferrée et l'ex-RD25.</p> <p>9 habitations au-delà des seuils réglementaires sur le plan acoustique (secteurs des Ballaisons, Impasse Près du Pont et Route des Grandes Teppes)</p>
<p>Impact sur le milieu agricole</p>	<p>Morcellement des tènements plus important que dans le cas du tracé jumelé du fait d'une bande de l'ordre de 100m de large entre la voie ferrée et la liaison autoroutière. Cette bande serait néanmoins exploitable et accessible depuis le bâtiment agricole suite à la neutralisation de la RD25</p>	<p>Enclavement d'un bâtiment d'exploitation agricole entre la RD135 déviée (bretelle d'accès au diffuseur), la voie ferrée et l'ex-RD25.</p> <p><i>[La différence de consommation de terres agricoles entre les deux variantes ne peut être appréciée à ce stade]</i></p>
<p>Impact sur l'eau (écoulements superficiels et souterrains)</p>	<p>Ouvrage hydraulique mixte avec faune rétablissant le ruisseau de Gorge et la continuité écologique.</p> <p>Busage du ruisseau de la Gurnaz L=210m</p>	<p>Impact sur la continuité écologique du ruisseau de Gorge (faune piscicole et castors) plus important que pour le tracé éloigné du fait de la longueur de la traversée (environ 50m) et de la section de l'ouvrage existant sous la voie ferrée.</p> <p>Busage du ruisseau de la Gurnaz L =190m</p>
<p>Impact sur le milieu naturel (habitats, zones humides, espèces)</p>	<p>Impact sur les habitats, zones humides, flore et espèces</p>	<p>Impact équivalent au tracé éloigné pour les zones humides et les habitats</p> <p>Impact un peu moins important sur la flore et les insectes (lépidoptères, orthoptère, odonates).</p>
<p>Diffuseur Est avec tracé éloigné</p>		<p>Diffuseur Est avec tracé jumelé</p>
<p>Coût</p>	<p>Coût des acquisitions foncières lié au décalage du tracé : 5,28M€</p> <p>Coût du rétablissement de la route de Jouvernez : 700k€</p> <p>Plus-value busage du ruisseau de la Gurnaz: 13k€</p> <p>Surcoût du diffuseur Est avec tracé éloigné par rapport au tracé jumelé: 90K€ HT</p>	<p>Coût des dispositions constructives liées au jumelage: 6,0M€ (+ coût de 0,3M€ pour l'acquisition de l'acquisition et de la démolition de la maison garde barrière du PN64 non provisionné jusque là)</p>

	<p>Impact fort</p>
	<p>Impact moyen</p>
	<p>Impact faible</p>



- Variante éloignée : plan présenté en annexe du mémoire en réponse du maître d'ouvrage



- Variante éloignée : *visuel du foncier bâti impacté présenté en annexe du mémoire en réponse du maître d'ouvrage*

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la nouvelle comparaison des sous-variantes jumelée-éloignée de la voie ferrée. Elle note que la différence de coût n'est pas significative mais que l'impact sur le bâti foncier de la variante éloignée est très important :

La variante éloignée nécessite la démolition de 15 maisons et d'un bâtiment industriel alors que la variante jumelée conduit à la démolition de 2 maisons seulement. Au regard de l'atteinte à la propriété foncière bâtie, la commission considère que cette variante ne peut être retenue.

La variante jumelée se traduisant par l'opposition fortement exprimée du conseil municipal de Lully, des habitants de chez Jacquier (Lully), de Ballaisons et de l'impasse Prés du Pont (Perrignier) et du GAEC La Rochette ; n'apparaît pas aux yeux de la commission comme une option acceptable en raison de la pression exercée sur la population.

La commission a bien conscience de la difficulté présentée par la situation. Le projet avec une modification des PN, l'implantation d'un diffuseur et d'un péage dans un milieu contraint par l'agriculture, les habitations, les limitations environnementales, les installations industrielles et les aménagements destinés à réguler correctement les accès à la gare et au diffuseur, tout en maintenant une qualité de tracé satisfaisante n'est pas une tâche aisée. La commission a perçu au cours de ses entretiens avec les intervenants (dont M. le maire de Perrignier qu'une discussion était possible afin d'arriver à une solution ne pénalisant de façon spécifique l'un ou l'autre). Des incompréhensions ont notamment pu émerger entre les projets de concertation et ceux qui ont été présentés dans l'étude d'impact.

La commission recommande de reconsidérer le parti d'aménagement qui doit s'appuyer sur le principe de l'équivalence des enjeux à respecter, humains avec des critères de santé, environnementaux et économiques.

V.9.1.2 GAEC La Rochette**Observation**

OBS/ La Chambre d'Agriculture relève que l'implantation du diffuseur de Perrignier impacte fortement cette exploitation (enclavement, sortie directe sur le diffuseur dans un flux important de véhicules). Si cela devait rester en l'état, l'utilisation agricole du site serait condamnée, grevant énormément la fonctionnalité globale de l'exploitation, et ce, malgré la présence d'un nouveau bâtiment agricole sur Cervens. La Chambre d'Agriculture considère que des études complémentaires sont nécessaires pour identifier des possibilités d'aménagement plus précises et concrètes.

OBS/ Le GAEC La Rochette s'oppose au projet et rappelle son historique depuis les années 90 et les incertitudes induites pour son exploitation qui, pour se développer, l'a conduit à déplacer l'atelier lait (80 vaches laitières) à 1km de la ferme, au Sud de la voie ferrée avec un investissement très important ; à réaménager à neuf l'ancienne ferme au Nord de la voie ferrée avec un bâtiment pour les jeunes bovins et la rénovation de l'habitat. Ces travaux ont été réalisés car le diffuseur de Perrignier était prévu dans la zone industrielle. Sa nouvelle implantation remet en cause les travaux réalisés et les terrains à proximité immédiate. De plus la fermeture du PN65 remet en cause le seul accès à l'exploitation ; le nouvel itinéraire passant par la zone industrielle rallongerait, en période de récolte (foin, céréales) 125 km/j soit 4h de travail supplémentaire (sur la base de 25 franchissements/j du PN65), ce qui est impossible.

CE /

1. Il apparaît que les 3 agriculteurs de ce GAEC découvrent la proximité du tracé du diffuseur dont l'implantation ne paraît pas la même que lors de la concertation. Leurs installations (écurie pour génisses, hangar pour matériel, local de stockage des pommes de terre....) sont très impactées, ce qui remet en cause la viabilité de cette exploitation.
2. Pour ces agriculteurs, la suppression du PN 65, qui impliquera le détour par le PN 64 puis par le passage inférieur conservé sous la voie actuelle (ancien PN 66), génère, en pleine saison, des augmentations de déplacement de l'ordre de 125 km/j ce qui paraît incompatible avec la pérennité de l'exploitation.

Réponse du maître d'ouvrage

Comme indiqué précédemment en VI.5.5.2, l'approfondissement des études du diffuseur de Perrignier a conduit à modifier le positionnement du projet de diffuseur de Perrignier à l'est de la RD25. Le projet de diffuseur modifié a été présenté le 14 juin 2017 au maire de Perrignier. Il a servi de base à l'étude agricole préalable jointe au dossier d'enquête et réalisée par la Chambre d'agriculture. Cette étude conclut à l'absence de remise en cause de la viabilité des exploitations agricoles.

Dans son avis du 10 juillet 2018 émis dans le cadre de l'enquête, la Chambre d'agriculture explicite les conséquences sur la sécurité et la fluidité du trafic de la proximité entre la voie d'accès au giratoire du diffuseur et les bâtiments d'exploitation du GAEC, la circulation sur la future RD135 déviée se trouvant alors en confrontation directe avec les déplacements et circulations agricoles quotidiennes sortant des bâtiments de l'exploitation.

Cette question de la sécurité et de la fluidité des déplacements et circulations agricoles sera approfondie par la maîtrise d'ouvrage avec les exploitants du GAEC. Ce travail sera engagé dans les meilleurs délais sans attendre la désignation du concessionnaire.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage qui engagera une recherche de solution avec les exploitants du GAEC, dans les meilleurs délais, sans attendre la désignation du concessionnaire si la DUP est prononcée.

La commission ne peut que recommander que tout soit mis en œuvre pour assurer la viabilité économique du GAEC et sa fonctionnalité dans le cadre global de l'aménagement du site de Perrignier.

V.9.1.3 Entreprise SUEZ Organique**Observation**

OBS/ Des interrogations sont émises par le public concernant une augmentation des nuisances (trafic poids lourds, odeurs) induites par la croissance de l'activité de la Compostière de Savoie favorisée par la proximité de l'échangeur de Perrignier. Est évoqué le compostage de boues toxiques (venant de stations de plus en plus éloignées) qui, après traitement, font l'objet d'épandage agricole, générateur de trafic sur les routes secondaires (et facteur de leur détérioration), de nuisances olfactives et source de pollution des sols et de l'eau, « jusqu'au lac, où l'eau est pompée pour l'usage alimentaire, sans que l'on soit capable d'en séparer les molécules pharmaceutiques, entre autres. Chablais poubelle ! ».

CE/La Compostière de Savoie cristallise de nombreuses inquiétudes qui se traduisent parfois par des propos excessifs, dont certains sont rapportés ici, bien que hors sujet (pour ce qui concerne la filière de traitement, l'établissement étant une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation environnementale pour pouvoir exploiter), afin d'illustrer le contexte tendu qui pourrait être aggravé par le développement de l'entreprise qui constitue un effet indirect induit par le projet. Celui-ci peut-il être apprécié ?

CE/L'entreprise Compostière de Savoie, importante unité de compostage actuellement située sur la zone d'activités de Perrignier, se voit réduire sa surface d'implantation par le tracé de l'autoroute et considère que cette perte de terrains mettra en péril l'entreprise. Elle devrait délocaliser son site d'exploitation au-delà de 30 km et envisager des licenciements.

Une proposition est faite par l'industriel consistant à décaler le tracé vers l'ouest. « Cette solution consisterait en effet à décaler le tracé de sorte à ce qu'il traverse les parcelles N°2312, 2186, 2188, 2190 et 2007 (correspondant à la forêt de Planbois) en lieu et place de la parcelle N°3115 recevant une partie de notre installation ».

CE/Est-ce envisageable ? Le chef d'entreprise ne peut rester dans l'expectative.

Réponse du maître d'ouvrage

Le tracé envisagé au droit de l'entreprise Compostière de Savoie est strictement identique à celui prévu dans le cadre du projet de route express déclaré d'utilité publique en 2006. Le maître d'ouvrage ne peut s'engager à ce stade sur un ripage du tracé vers l'ouest, à l'intérieur de la bande d'étude, à proximité immédiate du ruisseau de la Gurnaz. Toutefois, au regard des enjeux, la faisabilité d'un tel ripage et l'analyse de son impact, notamment environnemental, seront examinées avec attention par le maître d'ouvrage sans attendre les études détaillées du projet par le concessionnaire autoroutier.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de cet engagement du maître d'ouvrage à étudier ce dossier dans les meilleurs délais à prendre contact rapidement avec le chef d'entreprise

V.9.2 Hameau de Mésinges

OBS/Le hameau de Mésinges est situé sur la commune d'Allinges, en bordure occidentale du versant surplombant la voie ferrée et le projet envisagé.

Les habitants d'Allinges se sont exprimés de façon partagée, en revanche les habitants de Mésinges se sont déclarés de façon forte en défaveur du projet, notamment par les observations de l'association « Mieux vivre à Mésinges » où sont cependant représentées les deux opinions, pour ou contre le projet autoroutier.

Les arguments suivants sont présentés :

- Le hameau de Mésinges « ne peut être considéré comme une présence ponctuelle d'urbanisation puisque l'équivalent de 200 logements et 500 personnes sont impactés...vu la topographie du site, ses habitants subiront les nuisances sonores, paysagères et la pollution dues à cette autoroute. ».
- L'association regrette par ailleurs que seules deux pages dans le chapitre bruit soient consacrées à Mésinges et elle demande la mise en place :
 - o de murs antibruits ;
 - o d'un matériau de surface enrobé permettant de limiter les nuisances sonores ;
 - o d'une limitation de vitesse à 90 km/h ;
 - o d'aménagements paysagers.

Elle indique par ailleurs que « le montant des dépenses prévues en faveur de l'environnement et de la santé concernant les aménagements paysagers et les aménagements liés à l'ambiance sonore...sont ridiculement bas ». Ici plus particulièrement le principe de concession à une entreprises privée retenu « ne rassure en rien les habitants...car on s'oriente vers une autoroute low-cost ».

- Sur le plan patrimonial, bon nombre de maisons se trouvent dans la bande de 300 m ce qui interdit aujourd'hui pratiquement toute transaction immobilière et il est demandé que cette enveloppe ne contienne pas les habitations actuelles, une proposition de tracé et de bande de 300 m située plus à l'ouest, est proposée dans ce sens.

Au-delà des particuliers, habitants de Mesinges, une exploitation agricole de 3 ha (Les jardins du clos d'Allinges, culture et fourniture de paniers bio) se trouve sur la bande des 300 m et devra disparaître si le projet se réalise.

A titre personnel, M Thepenier (président de l'association Mieux vivre à Mésinges) s'exprime sur l'appréciation et la prise en compte du bruit :

- En contestant la cartographie qui montre qu' « une seule habitation sera impactée dans la zone 5 d'Allinges » alors qu'une quinzaine est dénombrée.
- En considérant que les mesures de protection contre le bruit lui semblent non « réalistes » et définies par des analyses ne tenant pas compte du bon sens.

L'intervention d'un médecin (dont la propriété se trouve « à 300 m » du tracé est à noter), elle souligne les effets des émissions provenant de la circulation, sur les pathologies respiratoires, sur les risques cancérigènes, sur les « troubles nerveux, digestifs et cardiaques, notamment l'hypertension » mentionnés par de nombreuses études.

Un autre habitant de Mésinges, fortement documenté (Dominique et Pascal Ruffin-Degenève) propose un tracé s'écartant de la courbe actuelle vers le marais de Margencel, empiétant sur ce dernier, ce qui aurait de nombreux avantages pour les riverains et pour la sécurité du trafic notamment.

M. le maire d'Allinges, en son nom et par délibération du conseil municipal se sont également exprimés –en faveur du projet autoroutier- avec les observations suivantes :

- «demande expresse de préconisations d'aménagements de dispositifs multiples pour minimiser l'impact du bruit à la hauteur du hameau de Mésinges...
- demande de voir le tracé se rapprocher au plus près de la voie ferrée au niveau du hameau de Mésinges...

- demande à ce que le tracé soit le plus rapidement affiné au niveau de Mésinges pour ne pas pénaliser les riverains impactés...voyant leur patrimoine bloqué...
- demande à ce que les compensations foncières agricoles soient mises en place pour pérenniser l'activité des agriculteurs, notamment le Gaec Rebaty, fortement impacté... ».

CE/D'une façon générale, les habitants de Mésinges se considèrent comme sacrifiés au profit de considérations écologiques qu'ils qualifient souvent de très mineures. Le tracé se rapproche de leurs habitations car il doit éviter le marais de Margencel et entraîne bon nombre d'impacts menaçant la qualité de vie des riverains²⁵.

Ces impacts au niveau du hameau ont principalement pour origine le bruit, la dégradation du paysage, la pollution, le risque de disparition pour une exploitation et l'impossibilité d'intervenir sur leur patrimoine.

- Il paraît indispensable de pouvoir expliquer avec quelques profils, la position du projet par rapport aux habitations –en indiquant bien les bâtiments existants-, les résultats des simulations sur la propagation du bruit ainsi que les mesures pouvant être proposées sur un agrandissement localisé. La demande porte bien entendu sur un éloignement du projet par rapport aux habitations et plusieurs options de projet pourront utilement être proposées.
- La situation résultant de la position de l'exploitation du « jardin du Clos d'Allinges » doit également être examinée, sachant qu'ici, il s'agirait probablement d'une disparition d'exploitation si le projet actuel se confirmait.
- Quelles sont les solutions pour définir les options définitives d'extension de la bande de 300 m afin de ne pas pénaliser les propriétaires inclus dans l'enveloppe définie aujourd'hui ?
- Quelles mesures précises, avec quels effets peuvent être présentées pour réduire le bruit, la pollution et la dégradation du paysage ?
- Quelles options de tracé peuvent être envisagées avec pour objectif, un éloignement de la partie habitée du hameau de Mésinges ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le passage du projet de liaison autoroutière dans ce secteur est contraint entre la zone Natura 2000 des Marais de Margencel et le hameau de Mésinges. Le tracé prévu est identique à celui du projet de route express à 2x2 voies déclaré d'utilité publique le 17 juillet 2006. Un photomontage a été réalisé pour apprécier la proximité du tracé avec le hameau (qui n'intègre toutefois pas la représentation des aménagements paysagers prévus). La mesure majeure d'évitement des impacts du projet est le principe d'un passage de l'infrastructure autoroutière en fort déblai au droit du hameau de Mésinges, entre 8m et 11m en dessous du terrain naturel. Cette mesure permet d'éviter la vue sur l'autoroute depuis les habitations situées au nord de la voie ferrée et joue un rôle majeur en faveur de la protection acoustique des habitations. Elle explique que le niveau sonore au droit du hameau soit très faible (entre 50dB(A) et 56dB(A) de jour à l'horizon 2043 pour les bâtiments les plus proches, hors cas des bâtiments au sud de la voie ferrée. L'ambiance sonore après réalisation du projet ne justifie aucunement de mesures de protections acoustiques particulières. Le calage fin des caractéristiques du projet autoroutier (s'agissant notamment du profil en travers) et les aménagements paysagers qui viendront renforcer le masque visuel avec l'autoroute (notamment, alignement d'arbres en sommet de talus de déblai) seront arrêtés par le concessionnaire dans le cadre des études détaillées et pourront le cas échéant permettre d'atténuer encore davantage les impacts paysagers et acoustiques.

S'agissant des « Jardins d'Allinges », se reporter à la réponse au § 2.6.10.

Avis de la commission d'enquête

La situation de Mésinges devra faire l'objet d'une attention particulière, les habitants n'ont pas appréhendé avec suffisamment de compréhension les impacts liés au bruit et à la proximité du tracé. Leur incompréhension est d'autant plus forte que les tracés anciens épargnaient leur site et que les impacts sur leur confort et leur santé se fait au détriment de positions leur paraissant injustifiées.

²⁵ Plusieurs foyers venant d'acheter une habitation dans ce secteur de Mésinges ont été reçus en permanence.

La commission considère que la discussion doit être engagée avec l'association et les habitants de Mézinges pour arriver à une bonne compréhension des contraintes de l'aménagement. Elle considère par ailleurs que les atteintes aux milieux humains ou environnementaux doivent être appréhendés avec les mêmes considérations (Charte de l'Environnement).

V.9.3 Hameaux de la Tuilière (Ballaison) et du Loyer (Bons-en-Chablais)

Observation

OBS/ Des habitants de Bons en Chablais et de Ballaison font part de leurs préoccupations quant au bruit ressenti dans les hameaux de la Tuilière et du Loyer au regard du tracé de l'autoroute empiète sur des habitations, sur la rivière et la ligne haute tension. Pour eux, il est nécessaire de mettre des murs anti-bruit le long de la zone au niveau de la route des « crêts communs » car « les maisons sont très proches et il n'y pas d'élément naturel (forêt, butes, ...) qui peut couper le son ». Par ailleurs, ils émettent le vœu de conserver l'aspect champêtre de cette route qui est utilisée quotidiennement par de nombreux promeneurs, joggeurs, cavaliers, ... et est surtout très utilisée par les chasseurs ou les animaux sauvages.

CE/ Quelles mesures complémentaires peuvent être prises ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le tracé indicatif étudié au stade des études préalables s'insère entre les hameaux de la Tuilière et du Loyer (lieu-dit « Les Maréchaux ») et franchit le ruisseau du Grand Vire sans empiéter sur celui-ci. Des protections acoustiques sont prévues (Cf. pièce 5B, § 8.7.7.1, figure 83 - lieu-dit La Tuilière) : implantation de trois merlons acoustiques, de 2,5m et 3 m de haut et d'une longueur totale de 680 m, au nord et au sud de la liaison autoroutière, et d'un écran (passage du chemin de la Tuilière) d'une hauteur de 2.5m. La RD 20 sera rétablie par un passage supérieur, sans modification de ses caractéristiques.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de protections acoustiques et de l'absence de modifications des caractéristiques de la RD 20. La commission recommande la mise en œuvre d'un enrobé à faible émission acoustique au niveau du hameau de la Tuilière.

V.9.4 Captage d'Anthy-sur-Léman

Observation

OBS/Les craintes de la population vis-à-vis de la ressource importante que constitue « l'aquifère d'Anthy-sur-Léman » sont anciennes et développées depuis que le projet est connu. Lors de la concertation préalable, ces interrogations ont été exprimées, l'avis porté par l'hydrogéologue agréé en novembre 2015 a dû être complété en avril 2017 sur la base de sondages réalisés en février et mars 2017 pour apporter des précisions.

Les principales observations proviennent des habitants d'Anthy-sur-Léman et des associations de protection de l'environnement avec un argumentaire parfois complexe à développer car le sujet hydrogéologique est difficile à cerner. Il existe cependant des observations précises développées par certains habitants sur l'arrêté de DUP qui ne sera pas respecté, sur la non tenue d'une réunion d'information à l'issue de la campagne de sondages, sur la non réalisation des analyses en sondage enfin sur les dispositions à prendre en compte pour l'exécution du projet.

OBS/A titre d'illustration on note ainsi : « Le captage sera protégé par des matériaux morainiques inertes ou par des « alluvions grossières ». Connaissant la délicatesse des travaux de terrassement on peut se demander si cette offre alléchante ne cache pas quelques anomalies polluantes. Ce chantier doit être surveillé de manière

particulière et sortir de la routine habituelle des constructeurs de voies routières. En exploitation et pour éviter des pollutions néfastes dues à d'éventuelles collisions ou perte de contrôle, la vitesse au droit du captage doit être limitée. Reste à s'assurer que l'évacuation des fondants routiers n'empiètera pas à long terme sur la sauvegarde du captage. »

CE/Certaines préoccupations méritent des compléments :

- Sur les informations à caractère hydrogéologie. Dans le rapport de M. Nicoud, hydrogéologue agréé, pourraient être précisés, le tracé du projet par rapport aux sondages (vue en plan), la configuration globale avec une échelle 1/1 ce qui permettrait mieux de se rendre compte de l'importance des formations le long de l'axe du tracé, les niveaux d'eau relevés dans les sondages et les axes de drainage.
- Sur le versant NW du Petit Bois, la ligne rouge du projet apparaît proche du contact entre les formations dites de moraine latérale et l'aquifère d'Anthy-sur-Léman, n'y a-t-il pas là un point vulnérable où les terrassements pourrait intercepter cette même formation ? La précision du document est-elle suffisante pour écarter ce risque, notamment en cours de travaux de terrassements.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet intercepte la butte du Petit Bois qu'il franchit en déblai entre les profils 146 et 147, au voisinage de la côte 488 m, au-dessus de la Terrasse d'Anthy, support de l'aquifère, culminant aux environs de la côte 480 m. La couche géologique de l'aquifère d'Anthy ne sera donc pas impactée par les terrassements du projet de liaison autoroutière. Une attention particulière sera cependant apportée à ce point dans le cadre des études détaillées, afin d'écarter tout risque, notamment en cours de terrassement, ce qui pourra être assuré, si nécessaire, pour un léger rehaussement du profil en long au niveau de la butte des Petits Bois. Les relevés piézométriques au droit du sondage SC3 font par ailleurs apparaître une côte maximale du niveau d'eau entre mars 2017 et septembre 2018 de 445,97 m.

Figurent en annexe à la présente réponse :

- *le report de l'axe du tracé et des sondages (fond de plan Géoportail IGN) ;*
- *le tracé en plan issu des études préalables et implantation des sondages ;*
- *le profil en long issu des études préalables ;*
- *les relevés piézométriques de février 2017 à septembre 2018 ;*
- *la réinterprétation stratigraphique de la coupe en amont du Bois d'Anthy selon le tracé du projet autoroutier (G. Nicoud – avril 2017)*

Observation

Les prélèvements et analyses sont-ils réalisés et quels sont les résultats, sont-ils communiqués ?

Réponse du maître d'ouvrage

Des relevés piézométriques mensuels, d'une durée de 2 ans, ont été engagés en mars 2017. La 1ère des deux campagnes d'analyse chimiques prévues a été réalisée en avril 2017. Les résultats, partiels à ce jour, n'ont pas donné à communication mais ont été transmis à la commune d'Anthy-sur-Léman.

Observation

Quelles dispositions seront prises pour recueillir éventuellement les produits pouvant être déversés dans les terrains en surface ?

L'arrêté de DUP relatif aux périmètres de protection impose des dispositions spéciales et notamment toute excavation. Quelle est la procédure envisagée pour lever ces conditions ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le passage en déblai du projet dans les périmètres de protection des captages du Bois d'Anthy définis par l'arrêté préfectoral du 28 novembre 1986 nécessitera une modification de cet arrêté, après enquête publique (Cf. pièce 5B, § 8.2.5.2).

Observation

Comment le risque résiduel lié à un défaut accidentel d'étanchéité est-il pris en compte ?

Réponse du maître d'ouvrage

La section pour laquelle l'aquifère d'Anthy n'est pas géologiquement protégé correspond à un profil en long du projet autoroutier en remblai par rapport au terrain naturel. La protection de l'aquifère sera assurée en premier lieu par la présence de ce remblai et en second lieu par les dispositifs de recueil des eaux de chaussées. Le risque résiduel lié à un défaut accidentel d'étanchéité est marginal et ne justifie pas de mesure spécifique.

Observation

Quelles dispositions pourraient être prises en cas de pollution de la nappe d'Anthy-sur-Léman pour pallier l'impossibilité de poursuivre l'exploitation.

Réponse du maître d'ouvrage

En cas de pollution de la nappe, des mesures de pompage pourraient être mises en œuvre comme cela peut être réalisé dans des cas exceptionnels d'accidents environnementaux.

Avis de la commission d'enquête

La commission a bien noté ces différents éléments, notamment les précisions apportées sur les coupes géologiques, la prise de conscience des difficultés pouvant apparaître lors des terrassements et l'intérêt de pouvoir disposer de mesures sur la qualité et le niveau de la nappe sur des séries assez longues avant travaux.

La commission invite le maître d'ouvrage à intégrer au cahier des charges des dispositions spécifiques visant à mettre en œuvre les moyens correspondant en phase de travaux et en exploitation.

V.9.5 Sollicitations de particuliers

Observation

OBS/ Les propriétaires, à Ballaison, de la parcelle D 178 lieudit "La Commune" sur laquelle est édifée une cabane de chasse desservie par un chemin en provenance de Bons en Chablais, demandent le maintien de cet accès.

Réponse du maître d'ouvrage

Comme indiqué au dossier d'enquête (pièce 5A, § 5.2), le chemin du Bois de la Porte (VC28) sera rétabli.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

Observation

OBS/ Mme GARADIER, propriétaire à Anthy-sur-Léman, des parcelles 108-section B689 (Aux Tertés Ouest) et 217-section B487 (aux Avenières) et souhaite savoir (via enveloppe timbrée pour le retour), si ces parcelles sont concernées par le projet.

Réponse du maître d'ouvrage

Les parcelles n'ont pu être identifiées, en l'absence de section B du parcellaire sur la commune d'Anthy-sur-Léman. Il est rappelé que l'ensemble des parcelles à l'intérieur de la bande de travaux soumise à

l'enquête sont susceptibles d'être concernées par le projet et qu'à ce titre, aucune réponse définitive ne peut être donnée à ce stade sur l'impact ou non du projet sur des parcelles situées dans cette bande.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

Observation

OBS/ Mme MONTAGNE Liliane, résidant à Loisin, a constaté que sa maison et des garages se trouvent dans la bande de DUP et dans le tracé indicatif. Elle constate qu'il est possible d'élargir la RD 1206 côté bois et s'inquiète sur le devenir de sa propriété.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet indicatif de l'aménagement du diffuseur de Machilly débute immédiatement au sud de l'accès à la propriété de Mme Montagne. Les conditions de maintien de l'accès à cette propriété, au sud du carrefour giratoire prévu entre les RD1206 et RD35 qui marquera l'accès réservé à certaines catégories de véhicules et la limite du domaine public autoroutier, seront examinées dans le cadre des études détaillées. Il est rappelé que l'ensemble des parcelles à l'intérieur de la bande de travaux soumise à l'enquête sont susceptibles d'être concernées par le projet et qu'à ce titre, aucune réponse définitive ne peut être donnée à ce stade sur l'impact ou non du projet sur des parcelles situées dans cette bande.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

V.10 POSITION DE LA SUISSE

V.10.1 Positions de l'Office Fédéral de l'Environnement (OFEV), de la République et Canton de Genève et des communes de Jussy, Gy et Puplinge

V.10.1.1 Dialogue transfrontalier

Observation

CE/En référence au courrier adressé par la Confédération suisse à la commission d'enquête, il est fait état de la transmission du dossier d'enquête publique, le 3 mai 2018, par ministère français chargé des transports au SG DETEC (Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports et de la consommation) qui a demandé à la République et Canton de Genève la mise à l'enquête publique ; celle-ci s'est déroulée du 4 juin au 4 juillet 2018 sur les communes de Jussy, Gy et Puplinge.

La Confédération suisse a transmis le 13 juillet 2018 à la commission d'enquête les prises de position de l'OFEV (Office fédéral de l'environnement-département fédéral de l'Environnement, des transports, de l'énergie et de la communication), de la République et Canton de Genève (Préavis de la Direction générale de l'environnement- SERMA) ainsi que les remarques des communes de Jussy et Gy, et à titre d'information, celles de Puplinge transmises hors délai.

CE/La commission d'enquête note que plusieurs observations émises par le public français font état du non-respect de la convention d'Espoo, en référence à l'avis de l'Ae et à l'absence de précisions sur l'état des démarches concernant l'information des autorités suisses et les modalités du dialogue transfrontalier. Le MO pourra utilement préciser les modalités de ce dialogue et faire état du respect de la convention d'Espoo.

CE/Y-a-t-il des éléments (oublis dans le rapport par exemple) qui auraient pu laisser penser que la démarche de la France est incomplète ou erronée ? Quel est le degré de confidentialité de ces éléments, côté Suisse et côté France ?

Réponse du maître d'ouvrage

La France respecte les dispositions de la convention d'Espoo. Les autorités suisses ont été saisies par le ministère français chargé des transports par courrier du 3 mai 2018. Cette saisine comportait en particulier l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique et un exemplaire du dossier d'enquête, incluant un dossier d'évaluation environnementale (l'étude d'impact, en droit français). La DREAL Auvergne - Rhône-Alpes avait préalablement informé les autorités suisses de l'organisation de la présente enquête publique et ces dernières avaient manifesté leur intention de participer à la procédure, comme mentionné dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique. La saisine des autorités suisses a permis une consultation du public en Suisse et des contributions ont été émises dans le cadre de l'enquête. Au-delà des obligations au titre de la convention d'Espoo et indépendamment de la prise en compte des contributions suisses par la commission d'enquête et des réponses qui seront apportées dans ce cadre, des réponses seront apportées par le maître d'ouvrage aux questions et demandes formulées par les autorités suisses, au titre des bonnes pratiques en matière de consultation transfrontalière.

[Nota : la convention d'Espoo exige que les observations émises par le public de l'État consulté soient prises en compte par l'autorité décisionnaire au même titre que celles émises par son propre public (article 6§1 de la convention). Rien n'oblige la commission d'enquête à prendre en compte les remarques suisses dans le cadre de l'enquête publique, mais cette prise en compte est souhaitable dès lors qu'elle est possible].

Avis de la commission d'enquête

La commission constate que la convention d'Espoo a été respectée et qu'elle a donné lieu aux dépositions, durant l'enquête publique, de la Confédération suisse, de la République et Canton de Genève, des communes de Jussy et Gy dans le cadre de la saisine par l'Etat français ; la ville de Genève a par ailleurs également déposé.

D'une façon générale, les observations formulées par les autorités suisses et développées ci-dessous peuvent être retrouvées dans les paragraphes précédents, elles sont cependant rappelées pour certaines d'entre elles.

V.10.1.2 Trafic**Observation**

OBS/Le SERMA « préconise des modifications » :

- sur les données de base dans le trafic soit sur le modèle utilisé, sa version, son calage, sur des paramètres précis (fonction de distribution),
- sur les répercussions des augmentations de trafic routier transfrontalier qui paraissent inacceptables au regard du dimensionnement des ouvrages,
- sur les choix des moyens de transport dans le cadre de la réflexion multimodale,
- sur la prise en compte d'un scénario intégrant le projet de traversée de lac,
- sur la lisibilité des cartes notamment du réseau suisse dans les documents d'évaluation socio-économique.

OBS/ Les communes de Jussy, Gy et Puplinge, au vu de l'étude d'impact et de la consultation propre de leurs habitants, constatent que les conséquences de la construction du projet chablaisien sur le trafic des routes suisses frontalières avec toutes les incidences développées dans l'étude d'impact seront importantes. Elles demandent à l'OFEV dans le cadre de la convention d'Espoo de faire connaître à la France ces inquiétudes et avant toute réalisation une évaluation des impacts transfrontaliers.

L'argumentaire (pour les communes de Jussy et Puplinge) est développé par un long mémoire de BRS Avocats figurant au dossier.

OBS/« ...augmentations de trafic sur un réseau qui n'est pas dimensionné pour les accueillir ne sont pas acceptables...une coordination avec la partie suisse est indispensable...la question d'une liaison routière entre Machilly et la RD 1005 dans le secteur de Veigy devra notamment être évaluée ».

OBS/L'interférence d'une façon générale du projet sur les trafics genevois est citée en insistant sur le fait qu'il n'y a pas eu d'évaluation.

CE/Quelle sont les éléments de réponse des autorités françaises sur ces différents points ?

Réponse du maître d'ouvrage

Sur les répercussions des augmentations de trafic routier

Le réseau routier structurant à l'échelle du territoire du Grand Genève est défini par le schéma d'accessibilité des transports individuels motorisés à l'horizon 2030+ du projet d'agglomération 3. La liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains figure dans ce schéma. En revanche, l'aménagement d'une liaison entre Machilly et Veigy n'y figure pas et n'est plus envisagé, au regard des impacts environnementaux d'une telle liaison. Hors réseau à caractéristiques autoroutières, seule la route de Thonon figure, dans le secteur concerné, dans le schéma d'accessibilité des transports individuels motorisés à l'horizon 2030+ du projet d'agglomération 3. Aucun aménagement n'est envisagé, à ce stade, côté français sur les routes départementales conduisant à la Suisse depuis Machilly en lien avec la réalisation de la liaison autoroutière projetée, pour ne pas favoriser l'utilisation de ces voies. La question des trafics sur le réseau routier non structurant suisse dépasse le cadre de la mise en œuvre d'une liaison autoroutière entre Thonon-les-Bains et Machilly, comme le montre l'évolution sur les dernières décennies. Elle rejoint celle de la définition du réseau structurant, traitée à ce jour dans le cadre des études d'accompagnement du projet de traversée du lac, portées par le Canton de Genève et auxquelles sont associées les services de l'État et des collectivités françaises.

Sur la prise en compte de la traversée du lac

La liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains est envisagée indépendamment du projet de traversée du lac. Nonobstant son inscription au plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral le 29 avril 2015, les incertitudes quant aux caractéristiques du projet de traversée du lac, en particulier les conditions de son raccordement sur le réseau autoroutier suisse et/ou français, et aux modalités de son exploitation (existence d'un péage et montant) ne permettaient pas de prendre en compte la traversée du lac dans les études de trafic de la liaison concédée Machilly – Thonon-les-Bains au stade de l'enquête d'utilité publique du projet. Les études détaillées de la liaison autoroutière pourront intégrer ultérieurement le projet de traversée du lac, sur la base des conclusions des études engagées par le Canton de Genève en liaison avec les services de l'État et des collectivités françaises, prenant en compte la liaison Machilly – Thonon-les-Bains.

Sur la lisibilité des cartes notamment du réseau suisse dans les documents d'évaluation socio-économique

Les cartes de réseau de différences sont cadrées sur les territoires sensiblement affectés par le projet. Les effets du projet sur le genevois sont diffus et limités à ± 20 véhicules par heure et par tronçon. Ils sont visibles sur le cadrage choisi. Ces cartes sont annexées à la présente note.

Le projet engendre une augmentation des trafics sur les routes de la Monniaz et de Juvigny, comme indiqué dans la pièce 5b. La représentation graphique de la figure 76 de la pièce 7, comme les autres cartographies d'évolution du trafic, est erronée, avec un passage du rouge au bleu situé à +100 et non à 0. Les figures corrigées sont présentées en annexe.

Annemasse est le point d'origine de départ des isochrones des figures 98, 104, 105 et 112, en cohérence avec les itinéraires type au départ d'Annemasse représentés après chaque isochrone (respectivement, aux figures 99, 105, 106 et 113).

Sur l'observation n°4 du Canton de Genève / SERMA concernant "l'erreur de jeu de paramètres retenu pour le calage de la fonction de distribution"²⁶

²⁶ Complément transmis par mail à la commission le 21 septembre 2018.

Le préavis du SERMA fait état :

- d'une erreur de jeu de paramètres retenu pour le calage de la fonction de distribution mise en évidence par un audit du MMT 2.2;
- d'une augmentation de la mobilité dans le périmètre immédiat du projet d'environ 500 déplacements,
- d'une augmentation bénéficiant aux transports collectifs comme aux transports individuels.

Le second point figure bien au dossier d'enquête (Cf. pièce 5b, §8.6.2.2 et pièce 7, §3.4.1.2). L'augmentation d'environ 500 déplacements supplémentaires effectués sur le corridor aux heures de pointe représente une hausse de trafic avec liaison Machilly-Thonon d'environ +10% à +11% par rapport à la situation de référence sans projet. L'ordre de grandeur de cette augmentation est celui attendu après la mise en service d'une infrastructure aussi structurante pour un territoire.

Les autres affirmations sont inexactes.

Un effet de sur-distribution avait été identifié dans la version 2.0 du MMT et cet effet a été corrigé dans la version 2.2. Seul un audit de cette version 2.2 concernant la problématique ferroviaire a été réalisé par PTV (éditeur du logiciel VISUM sur lequel est codé le modèle). Aucun audit multi-partenarial effectué sur la version 2.2 du MMT.

La hausse de la mobilité bénéficie principalement au mode VP, l'impact sur la hausse TC étant négligeable. La mention d'une « augmentation bénéficiant aux transports collectifs comme aux transports individuels » ne figure pas au dossier d'enquête.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que le maître d'ouvrage a répondu aux interrogations et demandes de compléments d'informations sollicitées par les autorités suisses.

La commission recommande d'intégrer dans les études détaillées le projet de traversée du lac.

V.10.1.3 Air et climat

OBS/Le Canton de Genève demande d'homogénéiser les immissions polluantes à l'état initial...il semble inopportun d'utiliser des stations et des années de mesure différentes pour chaque polluant...les immissions polluantes ne respectent pas la valeur limite annuelle française... ».

CE/Quelles précisions peuvent-elles être apportées ?

Réponse du maître d'ouvrage

La caractérisation de l'état initial de la qualité de l'air vise à faire un bilan de la situation au moment de l'étude. Ce bilan doit permettre d'identifier les enjeux et de connaître les variations des concentrations pouvant être dues à :

- une amélioration générale de la qualité de l'air en raison de la diminution des émissions (dues à des améliorations des technologies des véhicules ou par exemple la baisse des concentrations de soufre dans les carburants),
- à des conditions climatiques particulières : ensoleillement fort l'été responsable de concentrations en ozone plus élevées, hiver froid induisant plus de chauffage, des inversions de température bloquant la dispersion des polluants pendant plusieurs jours à plusieurs semaines, des précipitations plus élevées diminuant les concentrations de particules dans l'air, etc.

Les variations d'une année à l'autre justifient de présenter les concentrations des dernières années.

Le choix de s'appuyer sur différentes stations de mesures repose quant à lui sur la nécessité de caractériser les différentes situations rencontrées dans le domaine d'étude du projet : la situation en fond urbain (avec Thonon-les-Bains et Annemasse), la situation en périurbain (Marnaz) et la situation à proximité du trafic routier (Annemasse).

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que le maître d'ouvrage a apporté les explications nécessaires à la bonne compréhension de l'évaluation de l'état initial de la qualité de l'air.

La réponse concernant le respect des engagements de la France sont développées dans les paragraphes relatifs au climat et à la santé.

V.10.1.4 Bruit

Observation

OBS/ Le contexte règlementaire suisse relatif au bruit diffère de celui de la France ce qui amène plusieurs observations :

- le Canton de Genève fait le constat que le raccordement du projet sur la RD1206, situé à plus d'un km de la frontière suisse, n'aura pas d'impact sonore direct sur le territoire helvétique. Il considère par contre que l'impact sonore indirect, sommairement présenté, fait état d'augmentation des niveaux sonores induites par le projet de 0,1 à 1,5 dB(A), en deçà du seuil significatif de 2 dB(A) pour la réglementation française mais au-delà du seuil suisse de 1dB(A). Il précise qu'en Suisse, le projet doit être analysé au regard de l'ordonnance suisse de la protection contre le bruit avec l'horizon de réalisation du projet (2024 et non 2043 comme dans l'étude d'impact) et en vérifiant qu'il n'entraîne pas un dépassement des valeurs limites d'immissions (VLI) consécutif à l'utilisation accrue de la voie ou une perception d'immissions de bruit plus élevée d'une voie nécessitant un assainissement en raison de son utilisation accrue. Sur les axes identifiés par l'étude d'impact, seule la route de Thonon fait l'objet d'un plan d'assainissement du bruit routier ; elle devrait être déchargée par le projet (report depuis la RD1005) et par conséquent ne pas générer une utilisation accrue de cet axe. Les augmentations notables (supérieures à 1 dB(A)) concernent des tronçons qui ne sont pas en dépassement des VLI. Le Canton de Genève sollicite une analyse acoustique détaillée, à l'horizon du projet, sur un périmètre élargi du canton de Genève englobant les communes frontalières du Sud-Est du canton. Cette étude devrait permettre de déterminer si de nouveaux plans d'assainissement du bruit routier seront nécessaires du fait de l'utilisation accrue des voies de communication genevoise engendrée par le projet.
- l'Office Fédéral de l'Environnement (OFEV) considère que le taux de croissance annuel moyen de trafic (+1,42%/an) ne paraît pas cohérent car la variation en dB avant et après projet est significative. De fait, il souhaite également une expertise du bruit plus détaillée concernant la zone Suisse et précise que le maître d'ouvrage devra tenir compte du préavis formulé par le Canton de Genève.
- les communes suisses de Jussy, Gy et Puplinge craignent une augmentation des niveaux sonores et sollicitent une étude d'impact sur leur territoire.

CE/En lien avec les demandes d'approfondissement du volet trafic sollicitées par le Canton de Genève (voir § précédent), est-il possible de préciser si le trafic induit par le projet sur le réseau viaire suisse est susceptible de générer des augmentations de niveaux sonores significatives nécessitant des mesures d'assainissement selon la législation suisse.

Réponse du maître d'ouvrage

Comme indiqué au dossier d'enquête (pièce 5B, § 8.7.8.2), la variation induite par le projet à l'horizon 2044 côté Suisse sera de l'ordre de 0,1dB(A) à 1,5 dB(A) sur les axes subissant une variation de trafic supérieure à + ou - 10 %. Les augmentations de bruit supérieures à 1dB(A) concernent des tronçons qui ne sont pas en dépassement des valeurs limites d'immission (VLI). Seule la route de Thonon fait actuellement l'objet d'un plan d'assainissement du bruit routier mais la liaison autoroutière ne génère pas une utilisation accrue de cet axe (impact dû au projet autoroutier de +0,1dB(A)).

Un complément d'étude acoustique n'apparaît pas justifié à ce stade. Ce point sera cependant approfondi dans le cadre des études détaillées de la liaison autoroutière. A cet effet, les services de l'OFEV seront invités à communiquer les valeurs limites d'immission (VLI) des différentes voies de communication et les axes relevant d'un plan d'assainissement du bruit routier.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que le maître d'ouvrage a apporté les premiers éléments de réponse aux autorités suisses. Ces éléments sont approfondis dans le cadre des études détaillées.

Observation

OBS/ Le Canton de Genève demande de confirmer que la phase chantier n'impactera pas directement ou indirectement le territoire suisse ».

CE/ Quelles précisions peuvent-elles être apportées ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'analyse des effets prévisibles de la phase chantier sur le plan acoustique ne met pas en évidence d'impact direct ou indirect sur le territoire suisse (pièce 5B, § 8.7.1).

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

V.10.1.5 Protection de la flore, de la faune et des biotopes**Observation**

OBS/Le Canton de Genève souhaite que soient intégrées des mesures d'entretien visant à garantir la pérennité des milieux rares car ceux-ci ont un impact direct sur la survie des espèces rares sur le territoire genevois (métapopulations transfrontalières). Le SERMA salue la démarche méthodologique approfondie de l'étude, l'identification des impacts résiduels ainsi que la définition des mesures compensatoires intégrant un coefficient de compensation.

CE/Au-delà des mesures compensatoires présentées dans l'étude d'impact dont certaines concerneront la restauration et la gestion d'espaces sensibles permettant de renforcer leurs fonctionnalités écologiques, des mesures peuvent être envisagées plus spécifiquement sur les « milieux rares » évoqués par le Canton de Genève ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le suivi des mesures mises en œuvre en faveur de l'environnement et de la santé est décrit au §11 de l'étude d'impact (pièce 5B). Les mesures présentées seront précisées lors des phases d'étude ultérieures, notamment la demande d'autorisation environnementale unique. Comme indiqué dans l'étude d'impact, le suivi se poursuivra pendant plusieurs années afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre et de l'efficacité des mesures. Les suivis pourront être menés sur 20 ans, à raison d'un pas de temps évolutif : expertises (3 passages annuels) en années 1, 3, 5, 10, 15 et 20 ans. Ils permettront de faire évoluer les plans de gestion des sites de compensation en fonction des premiers résultats et des objectifs poursuivis (espèces cibles notamment).

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

Observation

OBS/ Le Canton de Genève souhaite que soit réduite la mixité des usages des passages à faune afin d'en maximiser leur fonctionnalité (en référence l'éco pont des Allongets) et que soit garantie une trame noire fonctionnelle notamment pour les chiroptères au niveau des continuités rétablies. Le SERMA approuve les mesures d'évitement et de rétablissement prises pour le respect des continuités écologiques s'appuyant sur les retours d'expérience en matière de conception d'ouvrages.

OBS/ Les communes suisses de Jussy, Gy et Puplinge (à travers un document rédigé par BRS Avocats) dénoncent une fragmentation des corridors écologiques préjudiciable à la préservation de la faune et flore de leur territoire.

CE/Quelle est la position du maître d'ouvrage par rapport à ces demandes ?

L'étude d'impact pourrait utilement être complétée par une carte de localisation des corridors et espaces naturels protégés sur les communes frontalières susceptibles d'être concernées par des effets indirects du projet.

Réponse du maître d'ouvrage

La localisation des corridors et axes de déplacements de la faune à proximité du territoire helvétique ou se prolongeant sur celui-ci figurent au dossier d'enquête (pièce 5A, figure 99 – fonctionnalités écologiques du SRCE et figure 103 – fonctionnalités écologiques locales). Au regard de ces données et des mesures prises pour assurer le rétablissement des déplacements de la faune au droit de la liaison autoroutière, le projet n'apparaît pas susceptible de porter préjudice à la préservation de la faune (et de la flore) sur le territoire helvétique.

[Comme indiqué en pièce 6 en réponse à une observation de la commune de Machilly, les continuités écologiques ont été étudiées dans le secteur de Machilly comme sur les autres secteurs du projet et ne font pas apparaître la nécessité d'un ouvrage de franchissement de l'infrastructure par la grande faune (Cf. pièce 5A, § 6.4.2.2 et pièce 5B, § 8.3.2.2). Des mesures compensatoires complémentaires pourront être arrêtées, si nécessaire, dans le cadre de l'enquête d'utilité publique puis de la demande d'autorisation environnementale.]

La question relative à une trame noire fonctionnelle est traitée au paragraphe VI.5.7.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

V.10.1.6 Protection des eaux

Observation

OBS/Le Canton de Genève s'étonne que des travaux sous nappe puissent être envisagés dans des zones de protection de captage d'eau destiné à la fourniture en eau potable ».

CE/Peut-on préciser les points au droit desquels des travaux seront exécutés dans la nappe phréatique, les effets éventuels sur les alimentations des captages d'eau à destination d'alimentation en eau potable ainsi que les mesures qui seront prises dans ce cas pour ne pas provoquer de désordres sur les circulations souterraines.

Réponse du maître d'ouvrage

La remarque du Canton de Genève a pour origine la phrase suivante dans le tableau de synthèse des effets du projet (pièce 5B, §8.2.9 page 24/299) : « Impact potentiel dans le périmètre du captage du Bois d'Anthy et au niveau du secteur de suppression des PN (creusement sous le niveau de la nappe) ». La mention « creusement sous le niveau de la nappe » ne concerne que la suppression des PN (dénivellation du PN66).

Des travaux ne sont pas prévus sous le niveau de la nappe de la zone de protection de captage d'eau du Bois d'Anthy. L'impact potentiel évoqué dans le périmètre du Bois d'Anthy correspond à une éventuelle pollution accidentelle en phase chantier.

Les travaux sous nappe sont assez fréquents le long de l'infrastructure, notamment dans la grande majorité des déblais. Les déblais interceptant des venues d'eau presque systématiquement sur au moins une partie de leur linéaire, des dispositions de drainage de la plateforme sont prévus. Par ailleurs, lorsque ces venues d'eau risquent de générer des instabilités d'ensemble des talus, il est projeté de réaliser des tranchées drainantes en crête de talus et sur les risbermes. Les fondations et/ou pieux d'un certain nombre d'ouvrages d'art (dont Pamphiot) s'effectueront également sous nappe.

Avis de la commission

La commission considère que le maître d'ouvrage a apporté les réponses nécessaires en précisant l'absence de travaux sous le niveau de la nappe de la zone de protection du captage d'Anthy.

V.10.1.7 Protection des paysages et des sites**Observation**

OBS/Le Canton de Genève sollicite la présentation du résultat de recherches d'une solution plus respectueuse du site (infrastructure de moindre importance favorisant les autres modes de transport, ou enterrée etc...) qui s'inscrit dans un contexte rural fragile, présentant de grandes qualités historiques, naturelles et paysagères.

CE/Au-delà des mesures d'intégration paysagères présentées dans l'étude d'impact, quelle réponse peut être apportée à cette sollicitation ?

Réponse du maître d'ouvrage

La justification du type d'aménagement et du fuseau retenus est développée au §4.2 de la pièce 5A. Le fuseau «sud Planbois voie ferrée» retenu est celui qui apporte les meilleures réponses à l'ensemble des objectifs de l'opération et aux enjeux en présence. Il vise notamment un équilibre entre la préservation du milieu naturel remarquable que constitue le massif de la forêt de Planbois, la limitation des emprises agricoles, et la protection des zones urbanisées qui se sont développées à proximité. Le choix de ce fuseau contribue ainsi à éviter des effets négatifs sur les paysages locaux. Le profil autoroutier retenu est quant à lui cohérent avec le profil de part et d'autre de la liaison projetée, ainsi qu'avec les trafics attendus.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage et souligne qu'elle recommande par ailleurs la réalisation d'un photomontage depuis les vues remarquables du Géopark du Chablais dans le cadre des études détaillées afin d'apprécier les mesures d'intégration paysagères de l'ouvrage.

V.10.2 Position de la ville de Genève**Observation**

Pour ce qui concerne la Ville de Genève les éléments essentiels sont les suivants.

- La ville de Genève se sent qualifiée pour émettre des observations, car elle est responsable de la protection contre le bruit et de la qualité de l'Air. Elle est tenue, par ailleurs, d'assurer tous les aménagements urbains rendus nécessaires pour assurer la fluidité et l'efficacité de tous les modes de déplacements urbains. Dans le cadre du Projet d'Agglomération dont elle est partenaire actif, elle a engagé des crédits d'investissement importants destinés au développement des transports collectifs dont le CEVA. D'après le dossier d'enquête publique, ¼ des actifs chablaisiens travaillent à Genève et 80 % utilisent leur voiture : le projet d'autoroute aura donc un effet sur la mobilité en Ville et sur le Trafic Individuel Motorisé (TIM).
- La construction de cette autoroute aura un effet d'appel d'air avec une augmentation du trafic ; la période d'étude est mal choisie car le CEVA n'est pas encore mis en service ; un retour à la saturation des voies secondaires est inéluctable et, comme la capacité des réseaux routiers en milieu urbain n'est pas extensible, on constatera toujours plus de saturation ; la qualité des déplacements va en pâtir et l'image de l'agglomération transfrontalière en sera ternie.
- Dans le cadre du Grand Genève, la question de la mobilité est au cœur des objectifs poursuivis. Il est impératif de continuer à construire en commun un système de mobilité cohérent, multimodal, respectueux de l'environnement et répondant aux attentes de la société. Le CEVA devrait permettre d'augmenter considérablement la fréquentation du réseau ferroviaire et le BHNS Thonon-Genève

devrait être très utilisé. La réalisation de l'autoroute, en donnant un avantage concurrentiel à la mobilité individuelle, va accentuer les difficultés à équilibrer les coûts des transports collectifs.

- Les impacts cumulés du projet autoroutier et « du projet de traversée autoroutière du lac Léman...n'ont pas été évalués dans leur globalité... ».
- « L'image de marque de l'ensemble de l'agglomération ...en pâtira ».
- « La construction de l'autoroute...va accentuer les difficultés à équilibrer les coûts des transports publics. Il en résultera un préjudice financier important pour les collectivités qui ont le plus investi, dont la Ville de Genève fait partie ».
- La Ville de Genève souhaite qu'une réelle coordination se mette en place au niveau de GLCT du Grand Genève pour définir les priorités en matière de transport, avec une évaluation précise des différentes parts modales. Elle estime que le cadre de vie des habitants de l'agglomération va être péjoré par ce projet et que son utilité publique n'est pas établie.

CE/Quelle est la position du maître d'ouvrage sur chacun de ces points, sachant que la Confédération et l'Etat de Genève développent d'autres arguments ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les différents points soulevés par la Ville de Genève sont traités dans d'autres parties du présent document (Cf. notamment, réponses aux VI.3.1.et VI.10.1.2.).

La liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains figure dans le schéma d'accessibilité des transports individuels motorisés à l'horizon 2030+ du projet d'agglomération 3 définissant le réseau routier structurant à l'échelle du territoire du Grand Genève. La ville de Genève est associée aux travaux des projets d'agglomération successifs depuis 2007 et est signataire de ces projets. Elle est par ailleurs partenaire du GLCT du Grand Genève.

Son représentant est membre de l'assemblée du GLCT, où sont également représentés la République et Canton de Genève, ainsi que la Confédération en tant que membre associé.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que la coordination souhaitée par la Ville de Genève au niveau du GLCT du Grand Genève semble acquise et note que le projet autoroutier figure dans le schéma d'accessibilité des transports individuels motorisés à l'horizon 2030+ du projet d'agglomération 3. La commission regrette par contre que les effets cumulés du projet autoroutier avec le projet de traversée du lac n'aient pas été étudiés tout en étant consciente de la difficulté d'analyse en l'absence de données précises. Elle recommande que cette approche soit réalisée dans le cadre des études détaillées.

Observation

CE / La commission d'enquête note que la position des opposants genevois au projet est souvent mentionnée par le public français pour évoquer l'inutilité du projet à terme puisque les conditions pourraient évoluer. D'autres observations considèrent que la ville de Genève n'a pas de légitimité à s'exprimer.

Considérant que le Canton de Genève a diligenté une enquête publique seulement sur les territoires des communes de Jussy, Gy et Puplinge, quelle est la portée de la prise de position de la ville de Genève ?

Réponse du maître d'ouvrage

La commune de Genève est fondée à participer à l'enquête, comme toute collectivité ou particulier.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

V.11 AMÉLIORATIONS ET PROJETS ALTERNATIFS

V.11.1 Améliorations

Observation

On peut citer parmi les propositions les observations suivantes :

OBS/Le MouvE demande qu'une voie soit réservée sur l'autoroute au covoiturage et aux TC lors des pointes de trafic avec, pour le covoiturage, une incitation financière proposée aux véhicules transportant plus de trois personnes. Le MouvE demande la mise en place d'une charte environnementale afin que les entreprises locales s'engagent à exiger de leurs partenaires transporteurs l'emprunt de l'autoroute.

Le MouvE demande l'interdiction du trafic poids lourds sur le réseau secondaire et l'intégration de la RD1206 dans sa portion Loisin-Douvaine dans les mesures d'accompagnements envisagées sur les RD 903 et 1005, ainsi que sur la RD25 rejoignant Bonnatrait.

Réponse du maître d'ouvrage

La mise en œuvre de voies réservées sur l'autoroute n'apparaît pas justifiée au regard de la fluidité du trafic attendu sur l'autoroute. En matière de péage, la pertinence des propositions des candidats à l'appel d'offres de concession (abonnements, modulations, etc.), au-delà des réponses aux demandes de base du cahier des charges (notamment, tarif kilométrique par classe de trafic) sera prise en compte dans le jugement des offres. La question de l'éventuelle interdiction du trafic poids lourds sur le réseau secondaire est traitée au VI.3.3.

Avis de la commission d'enquête

La commission note la réponse du maître d'ouvrage et considère, qu'effectivement, au regard des trafics attendus, les transports en commun pourront circuler sur l'autoroute sans nécessité d'une voie réservée. Concernant la modulation tarifaire du péage, la commission recommande qu'elle soit inscrite au cahier des charges de l'appel d'offres de concession compte tenu de la forte demande exprimée par le public.

Observation

OBS/ Demande d'une liaison RD 25/RD 903 performante.

Réponse du maître d'ouvrage

Comme indiqué en réponse au VI3.3.5, le Département de Haute-Savoie étudie actuellement la reconfiguration de la RD25 afin de sécuriser tous les déplacements sur celui-ci en tenant compte de l'augmentation des flux attendus.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que le Conseil Départemental de Haute-Savoie prévoit la reconfiguration de la RD25 et recommande que soit prise en compte la protection acoustique à la source des riverains soumis à l'effet indirect de l'augmentation de trafic généré par la fréquentation de l'autoroute, elle émet dans son une recommandation relative à la mise en œuvre d'un enrobé à faible émission acoustique.

Observation

OBS/ « Mettre en place un ouvrage en encorbellement sur une partie du futur axe routier afin de préserver les espaces naturels et agricoles. Les techniques de construction sont réputées et éprouvées pour réduire les nuisances des ouvrages. Dès lors cela permettrait au SCOT de compenser, à proportion uniquement des ouvrages au sol les terres prélevées sur les zones naturelles et agricoles. »

Avis de la commission d'enquête

Voir § relatif à l'effet d'emprise.

Observation

OBS/ « Prolonger les lignes de Transports Publics Genevois jusqu'à l'échangeur de Machilly, afin que les frontaliers puissent laisser leurs voitures dans un parking prévu à cet effet, et ensuite relais puis prendre le bus jusqu'à Genève. »

Avis de la commission d'enquête

La gare de Machilly sera desservie par le Léman Express qui permet une bonne desserte du CEVA et donc un accès rapide à Genève. Des parkings de covoiturage et P+R sont prévus au niveau de l'échangeur de Machilly.

Observation

OBS/ « Le système Suisse d'une vignette autoroutière annuelle serait moins pénalisant pour les travailleurs et pour les entreprises de transports, sans compter les économies d'infrastructures, tant matériel que de personnel. ».

Avis de la commission d'enquête

La commission recommande dans son avis que soit inscrit au cahier des charges d'appel d'offres de concession l'obligation de procéder à l'étude de mise en œuvre d'un péage de type « free flow ».

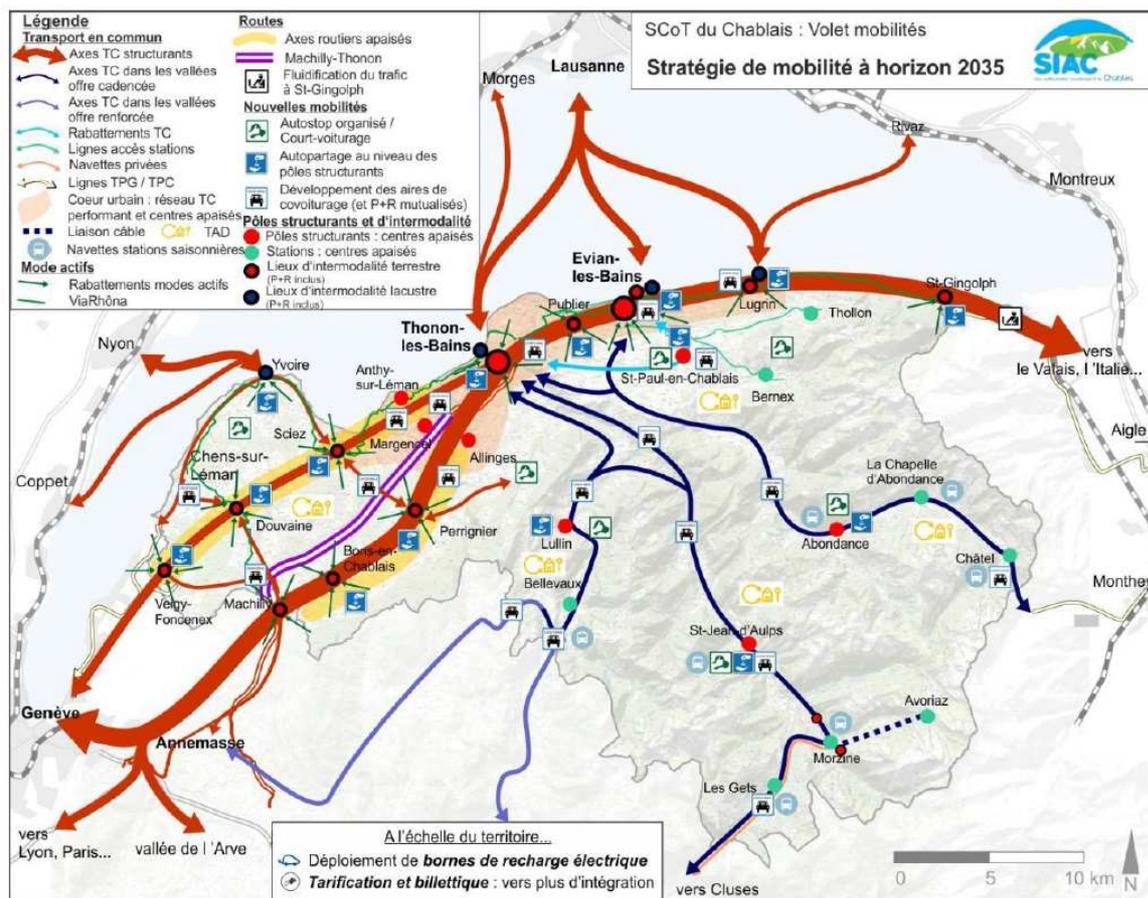
Observation

OBS/Plusieurs observations sollicitent en complément de l'autoroute que soient développés des TC performants, à énergie propre ainsi que les mobilités douces.

Avis de la commission d'enquête

La commission constate dans la Stratégie de mobilité du Chablais, déposée par le SIAC dans le cadre de l'enquête publique, qu'il est fait le constat que, si les projets structurants de transport (Léman Express, autoroute Machilly – Thonon, transport à haut-niveau de service de Genève à St Gingolph) induisent une évolution des usages et des habitudes de déplacements, ils ne peuvent résoudre à eux seuls toutes les questions de mobilité sur le territoire ; ce qui nécessite d'agir en parallèle sur les autres modes de transports collectifs, les modes actifs pour les courts déplacements, le covoiturage, etc., afin de faire évoluer les pratiques de mobilité vers plus de transports partagés en mettant en œuvre une stratégie de mobilité volontariste.

L'objectif visé par le SIAC est de diminuer la part modale des déplacements de véhicules particuliers de 51 à 43 % et d'« irriguer » le territoire par une offre adaptée en transports en commun (voir carte ci-dessous).



Concernant l'utilisation de parcs de véhicules « propres » pour les transports en commun, la commission considère que cela relève des politiques publiques à mettre en œuvre dans le cadre de l'élaboration de documents de planification, comme c'est le cas pour Thonon Agglomération qui a lancé son Plan Climat Air Energie Territorial (PAECT). Ce plan est coordonné aux actions menées sur l'ensemble du bassin lémanique (hors Annemasse Agglo qui a déjà adopté son PCAET) par le Pôle métropolitain du Genevois français. Il a pour objectif d'inscrire le territoire dans les politiques nationales destinées notamment :

- à réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- à améliorer la qualité de l'air,
- à réduire les consommations d'énergie,
- à développer des énergies renouvelables.

Observation

OBS/Poursuivre le désenclavement routier jusqu'à ST-Gingolph.

Avis de la commission d'enquête

La commission constate dans la Stratégie de mobilité du Chablais, déposée par le SIAC dans le cadre de l'enquête publique, qu'à l'horizon 2035 est prévue la réouverture de la ligne sud Léman entre Evian et St-Gingolph, permettant de desservir le tour complet du lac Léman par le rail via le RER Sud Léman.

V.11.2 Projets alternatifs

Observation

OBS/Le Comité Génération's Thonon propose d'utiliser le montant du projet pour :

- Développer les transports en commun existants ou en cours de création autour du lac en partenariat avec les autorités suisses dans le cadre du Grand Genève et au-delà avec les Vaudois et les Valaisans : extension du Léman Express-CEVA ; du BHNS avec carburant vert comme le gaz naturel à l'instar de Genève ; de la voie verte autour du lac.
- Améliorer les axes existants : contournements ou tunnels au niveau de Bons en Chablais et Douvaine.
- Développer le fret pour le transport de marchandises à plébisciter par voie référendaire et votation.
- Promouvoir le covoiturage basé sur une étude comme le préconise l'Ae : utiliser/étendre/créer des aires de stationnement et un site internet dédié.
- Mettre à l'ordre du jour des consultations franco-Suisse, d'une étude de long terme sur les réseaux de transport des deux zones frontalières pour une éco-mobilité conforme aux enjeux de l'accord de Paris

OBS/L'association Oïkos Kaï Bios sollicite également le développement du covoiturage, des transports en commun : bus fonctionnant au gaz (GPL/GNV), le rail avec le doublement de la voie ferrée et le développement du fret.

OBS/L'association CERFT se positionne également pour le développement des transports en commun, doublement du rail.

OBS/AT74 demande également de « consacrer l'argent aux transports en commun et modes de doux ».

OBS/L'Association Nature et Environnement en Pays Rochois rejoint ces demandes et sollicite également :

- La constitution d'un Conseil d'Orientation des Infrastructures en Haute-Savoie pour évaluer chaque projet routier de manière globale au regard des impacts sur la santé, la nature et le climat.
- Le développement de l'autostop organisé tel Rezo Pouce.

OBS/ Un programme ambitieux et coordonné de plan de déplacements d'entreprises (PDE), de bus, d'aide à l'usage de deux roues électriquesvoilà des vraies réponses sobres et efficaces aux défis de la transition !

OBS/Plusieurs observations réclament des solutions novatrices pour rénover l'existant et optimiser certaines voies avec des feux rouge "intelligent" (variateurs de temporisation et variateur de vitesse maximum 80-70-50 sur l'axe principal en temps réel pour réguler un flux avec la meilleure vitesse moyenne) ; parkings relais de capacité suffisante offrant également des libres services de vélo, trottinettes, moto, voiture en partage ; l'augmentation du cadencement des bus prioritaires ; télépéage (automatique via radar et plaque immatriculation) sur les tronçons principaux (hors centre bourg) pour faire payer les utilisateur ; gestion d'un site internet efficace facilitant la gestion de l'ensemble des modes alternatifs.

OBS/2x1voie empruntée seulement par des bus au gaz type trolleys, des voitures en covoiturage, des voitures électriques et des camions roulants au gaz. Cette voie serait longée par une autoroute vélo reliée à la voie verte. Des parkings relais tout comme les arrêts de bus seraient implantés dans tous les villages.

OBS/ La densification de l'habitat, inscrite dans le SCOT du Chablais, le long de la RD 1005 rend rentable le tramway (réactivation de la ligne 21, d'abord jusqu'à la frontière et pourquoi pas, à l'instar d'Annemasse, jusqu'à Douvaine voir jusqu'à Bonnatrait) si on relance le contournement Nord de Douvaine (80% du foncier déjà acquis)

OBS/Plusieurs observations vont dans le sens d'une réduction des déplacements par un mode de vie privilégiant les circuits courts, les modes doux de déplacement, un développement recentré sur le Chablais plus respectueux de l'environnement et moins dépendant de la Suisse.

OBS/Faire de la pédagogie et expliquer que 10 à 30 min de vélo ou de marche à pied est excellent pour la santé.

OBS/ Plusieurs observations sollicitent une 2x1 voies avec des « formules » diverses :

- vitesse limitée à 80 km/h ;
- financement par une vignette jusqu'à couverture des frais de construction ou gratuit ce qui serait plus démocratique ;
- moindre impact sur l'environnement (emprise au sol divisée par 3).

OBS/"La logique aurait été de prolonger la 2x2 deux voies en passant au nord du Mont de Boisy. Pas impossible mais difficile maintenant, vu l'étendue des zones urbanisées."

OBS/Plusieurs observations soulèvent la nécessité du contournement de Douvaine.

OBS/ Proposition de remise à l'ordre du jour du contournement Nord de Douvaine.

Réponse du maître d'ouvrage

En réponse à ces différentes observations, le maître d'ouvrage rappelle :

- que les raisons du choix du projet retenu sont présentées au § 4.2 de la pièce 5A. L'analyse conduite montre que l'aménagement de capacité du réseau existant, que les solutions d'aménagement sur place (incluant des déviations ponctuelles des bourgs) doivent être écartées, qu'un développement volontariste des transports collectifs au-delà des aménagements conséquents prévus dans le cadre du schéma de désenclavement multimodal ne résout pas les problèmes de saturation du réseau routier départemental et que la variante sud Planbois voie ferrée apparaît comme la plus favorable au regard des différents enjeux. Ce choix de la variante sud Planbois voie ferrée n'a pas été remis en cause par la concertation publique conduite au 1^{er} trimestre 2016.

- que ce projet a été conçu dans un cadre multimodal (schéma multimodal de désenclavement du Chablais) dont les orientations ont été confirmées par les collectivités territoriales. Comme indiqué en réponse au paragraphe VI.3.3 relatif à la contestation de l'option prise, le projet s'inscrit désormais dans le schéma de mobilité du Chablais approuvé par le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC) le 3 mai 2018 qui porte également sur les objectifs suivants :

- maintien du transport en commun lacustre avec l'objectif de créer 4 nouvelles lignes*
- maillages des aires de co-voiturages, P+R sur les centralités*
- renforcement des nœuds multimodaux*
- favoriser les centres bourgs au profit des modes actifs*

- que ce projet figure dans le schéma d'accessibilité des transports individuels motorisés à l'horizon 2030+ du projet d'agglomération 3 définissant le réseau routier structurant à l'échelle du territoire du Grand Genève.

Avis de la commission d'enquête

La commission considère que le maître d'ouvrage apporte le complément d'informations nécessaires à justifier que ces solutions alternatives au projet ne peuvent répondre aux objectifs qui lui sont assignés. La commission renvoie également sur les compléments de réponses qu'elle a faites au paragraphe précédent relatif aux améliorations ainsi qu'au paragraphe VI.3.3. relatif aux fonctionnalités de l'ouvrage.

Observation

OBS/ Proposition alternative pour Perrignier (secteur déjà exposé avec une compostière et une centrale à bitume) afin de limiter les nuisances: pollution atmosphérique ; pollution visuelle et sonore malgré les murs anti-bruit ; destruction de l'environnement proche des zones d'habitation (maisons PN63 et 64 ; groupe de maisons de la zone artisanale ; le projet de rond-point, secteur de la pharmacie de Perrignier et le passage souterrain pour l'accès à la zone industrielle, impactent la zone des HLM et le lotissement de la bandière tout en détruisant une grande zone agricole) ; dépréciation du bien immobilier (compensation ?) ; augmentation de la circulation dans Perrignier pour rejoindre l'autoroute et par extension de la route du petit lac, déjà interdite au plus de 19T (pour des raisons de sécurité) et où se trouve l'école maternelle de Lully :

- connexion directe sur 1,4 km entre la zone industrielle de Perrignier et la zone industrielle de Mesinges, plus rationnelle et moins coûteuse, les infrastructures de raccordement à la RD903 et le franchissement de la voie ferrée étant déjà réalisés : permet d'éviter le transit par le chef-lieu de Perrignier ;
- aménagement du réseau existant.

Avis de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage n'a pas apporté de réponse à cette proposition. La commission considère que le choix du diffuseur de Perrignier avait déjà été acté lors de la DUP de 2006 et qu'il a été confirmé lors de la concertation en 2016. La commission considère que cette solution, si elle peut paraître judicieuse spécifiquement au regard de la desserte des zones d'activités visant à limiter les nuisances pour les riverains de Perrignier, ne présente que peu d'intérêt pour le rabattement du trafic routier car proche du diffuseur Est. L'intérêt du diffuseur de Perrignier étant sa position centrale et sa desserte depuis la RD25.

Observation

OBS/ Proposition de remplacer les feux tricolores de Perrignier, sur la RD 903, par un carrefour giratoire puisqu'il n'y pas de bouchon sur les deux giratoires de Mésinges situés sur la RD903.

D'autres solutions portent sur une gestion intelligente des phasages des feux tricolores de Perrignier et Bons-en-Chablais grâce à des capteurs et à des algorithmes adaptés, ce qui permettrait aux flux les plus importants de s'écouler de façon plus fluide.

Avis de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage n'a pas apporté de réponse à cette proposition mais la commission estime que, même si cette proposition participe à l'amélioration de la fluidité du trafic, elle n'est pas de nature à décharger le trafic des routes départementales et donc d'améliorer le confort des riverains des bourgs traversés et celui des usagers.

Observation

OBS/L'emplacement de l'aire de péage de Perrignier pourrait être utilisé pour faire un parking de 600 à 700 places nécessaires aux utilisateurs du Léman Express.

Avis de la commission d'enquête

Il est prévu de réaliser des parkings mutualisés pour le covoiturage et le P+R de Perrignier.

Observation

OBS/ « Afin de désenclaver le Chablais, il est nécessaire de faire un appel à projets pour permettre aux groupements répondant de proposer des solutions qui seront variées, innovantes et bien plus adaptées que le projet proposé ».

Avis de la commission d'enquête

Comme précisé plus haut par le maître d'ouvrage ce projet a été conçu dans un cadre multimodal (schéma multimodal de désenclavement du Chablais) dont les orientations ont été confirmées par les collectivités territoriales. La commission considère par ailleurs que la Stratégie de mobilité du Chablais, déposée par le SIAC dans le cadre de l'enquête publique, constitue une politique ambitieuse de développement et de promotion de la multimodalité au service du désenclavement.

Observation

OBS/ « Pourquoi ne pas faire une enquête auprès des habitants en activité pour leur demander : 1/s'ils envisageraient d'utiliser un transport en commun ; 2/les horaires et les lieux de travail. »

Avis de la commission d'enquête

Des enquêtes « usagers » sont régulièrement réalisées afin de caler le logiciel de modélisation des transports utilisé sur le bassin du genevois suisse et français permettant ainsi d'étudier les solutions les mieux adaptées pour les mobilités futures et les planifier à travers des schémas de transport faisant l'objet d'une validation par les collectivités locales.

Observation

OBS/ Chablais du Futur : vidéo <https://youtu.be/1h4MUNjc4-E>

Avis de la commission d'enquête

Cette vidéo propose de réaliser une route entre Machilly et Thonon-les-Bains réservée aux seuls transports en commun et vélo. La commission considère que cette solution n'est pas de nature à pouvoir réduire suffisamment le trafic automobile pour désengorger la RD903 et la RD1005. De plus, comme précisé ci-dessous, une infrastructure de transports en commun présente plus de pertinence sur un itinéraire densément urbanisé, ce qui n'est pas le cas le long du tracé de la liaison Machilly-Thonon.

Observation

OBS/L'Association Littoral Actions Communes considère que :

- Une 2x1 voie dédiée aux seuls transports en commun et PL avec limitation de vitesse, favoriserait ainsi l'usage des transports en commun.
- Le tracé proposé entre Machilly et Brenthonne est très destructif d'espaces naturels, qu'il intercepte de nombreux ruisseaux dont certains hébergent une population importante de castors ainsi que des aquifères alimentant la nappe phréatique du Foron de Sciez. L'association propose un tracé moins impactant (voir schéma ci-dessous) empruntant le tracé actuel de la ligne droite entre Bons et Tholomaz jusqu'au carrefour avec la voie communale reliant Brens à Ballaison, à l'amont immédiat de la ZI des Bracots. Un échangeur avec péage pour desservir Bons serait implanté au bout de la ligne droite (qui serait hors péage). Le tracé contournerait ensuite la ZI des Bracots, impactant ainsi moins la source du ruisseau du Grand Vire, principal affluent du Foron, et la ZH déjà impactée par les remblais de la ZI. Le tracé contournerait ensuite les hameaux de Bons vers « Les Loyers » pour rejoindre le tracé initialement prévu au niveau de Brenthonne.

Réponse du maître d'ouvrage

Le schéma de principe présenté par l'association prévoit la réalisation de deux demi-diffuseurs successifs orientés vers l'ouest, espacés d'environ 1,250km, et d'une barrière de péage supplémentaire au niveau de la zone des Bracots (dans le but de limiter au-delà le trafic aux seuls transports en commun et PL). Il conduit à réaliser, à l'extrémité ouest du projet, un giratoire au droit du carrefour entre la RD1206 et la voie nouvelle à 2x1 voie, à défaut de respecter les normes géométriques prévues par le tracé indicatif figurant au dossier d'enquête. Fonctionnellement, ces dispositions ne peuvent être justifiées. La réalisation d'une 2x1 dédiée aux seuls transports en commun et PL, à l'est de la barrière pleine-voie de la zone des Bracots, n'est par ailleurs pas viable économiquement. En outre, une infrastructure de transports en commun présente plus de pertinence sur un itinéraire densément urbanisé, ainsi que c'est le cas pour le THNS prévu sur la RD1005. La variante de tracé passant au sud du l'aire de lagunage de Brenthonne, en supposant qu'elle soit compatible avec les normes géométriques applicables aux projets autoroutiers ce qui, en première analyse, n'est pas acquis, serait quant à elle très pénalisante pour les habitants des hameaux « Les Loyers ».

Le carrefour entre la route de Bons et la RD1206, au niveau de Tholomaz, est très accidentogène. L'association propose de le déplacer.

Réponse : l'aménagement d'un carrefour giratoire entre les RD1206 et RD35, marquant la limite du domaine public autoroutier, est envisagé dans le cadre du projet autoroutier (Cf. pièce 9, figure 1).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend note de la réponse du maître d'ouvrage et constate que cette proposition ne semble pas réalisable économiquement, ni techniquement en premier analyse.

V.12 QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION**Observation**

Sur l'emprise indicative du projet, quelle est approximativement le % de terrains privés qui seront à acquérir; le % de terrains appartenant à l'État et/ou aux collectivités territoriales?

Réponse du maître d'ouvrage

La répartition entre terrains privés et terrains de l'État et des collectivités n'a pas été déterminée. S'agissant d'un projet « en tracé neuf » et non d'un « aménagement sur place », il est vraisemblable que la très grande majorité des parcelles correspondent à des terrains privés. A ce jour, seule une acquisition sur mise en demeure a été réalisée, en 2009, dans le cadre du précédent projet de route express (bâti à l'extrémité de l'impasse de la ferme à Perrignier).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

Observation

Quelle est l'effet d'emprise sur les parcelles agricoles : 46 ha (étude agricole et page 79 de l'étude d'impact-5b) ou 53 ha (page 35 du résumé non technique et page 85 de l'étude d'impact-5b)

Réponse du maître d'ouvrage

46 hectares sont directement impactés par le projet et 26 exploitations sont concernées par cette perte de foncier comme indiqué en page 21 de l'étude agricole du 19 septembre 2017 réalisée par la Chambre d'agriculture, figurant en pièce 12 du dossier d'enquête. Les mentions de 53ha impactés et de 30 exploitations concernées correspondent à une version antérieure de l'étude agricole (version du 6 janvier 2017, p17) correspondant au positionnement « initial » du diffuseur est qui n'a pu être retenu. Il s'agit de coquilles dans la mise à jour du dossier d'enquête.

Avis de la commission d'enquête

La commission recommande de corriger l'étude d'impact en harmonisant les chiffres.

Observation

Impact sur foncier bâti : maison du garde barrière du PN63 (variante jumelée voie ferrée) et maison de M. Léon Roch chemin de la Tuilerie dans l'emprise du péage (maison que nous avons visualisée avec vous lors de notre visite de terrain). Nous avons évoqué, lors de la réunion de remise du PV de synthèse, l'enclavement de la maison du garde barrière du PN64, vous sembliez dire qu'elle serait dans l'emprise, qu'en est-il précisément ?

Réponse du maître d'ouvrage

Bien que fortement enclavée entre la voie ferrée, la liaison et la ligne THT (Cf. pièce 5A, tableau 4, p25), la maison du garde-barrière du PN64 n'est pas touchée par les emprises du projet (Cf. pièce 5A, figure 19, p24) et son acquisition ne sont pas prévues au dossier d'enquête. L'acquisition de ce bâti et sa démolition apparaissent cependant souhaitables et ont été pris en compte dans l'analyse multicritères présentée en réponse au § VI.9.1.

Avis de la commission d'enquête

La commission note que l'enclavement de la maison du garde-barrière du PN64 peut donner lieu à une acquisition.

Observation

Itinéraire de substitution : la notice explicative fait référence au L122-4 du code de la voirie routière, pouvez-vous préciser la partie de l'article concernée ?

Réponse du maître d'ouvrage

La référence à l'article L.122-4 du code de la voirie routière fait référence à la mention d'itinéraires gratuits alternatifs à l'autoroute. Il s'agit plus exactement d'une référence à l'avis de la Section des Travaux Publics du Conseil d'Etat n°354708 du 6 juillet 1993 considérant qu'il résultait de l'article L.122-4 du Code de la voirie routière que « la mise en service d'une autoroute à péage ne doit pas avoir pour effet de priver les usagers de toute possibilité de relier gratuitement, par un itinéraire qui n'est pas nécessairement parallèle, les points desservis par la nouvelle autoroute ».

Avis de la commission d'enquête

La commission prend bonne note de cette information.

Observation

Est-il prévu des zones de croisement de trains sur le tronçon de voie ferrée entre Annemasse et Thonon?

Avis de la commission d'enquête

La commission note l'absence de réponse du maître d'ouvrage. Elle considère que ce point doit être examiné avec la SAEME qui souhaite augmenter son fret ferroviaire sans risquer d'être impacté par l'augmentation du cadencement avec mise en service du Léman Express.

Observation

Serait-il possible de disposer du document intitulé "Réseaux routiers et autoroutiers structurant le Grand Genève" qui serait un cahier élaboré par le Grand Genève?

Réponse du maître d'ouvrage

Le document intitulé "Réseaux routiers et autoroutiers structurant le Grand Genève" a vocation à devenir un cahier du Grand Genève, après sa validation par les instances de gouvernance de cette structure. La version de travail, non aboutie à ce jour, ne peut être diffusée en l'état.

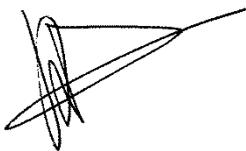
Avis de la commission d'enquête

La commission regrette de ne pouvoir disposer de ce document.

Fait à Annecy, le 27 septembre 2017

La commission d'enquête

Pascale ROUXEL
Présidente



Michel MESSIN
Membre titulaire



Bernard GIAZZI
Membre titulaire

