

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)

Conclusions et avis relatifs à la déclaration d'utilité publique de la
création de la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains
(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	RAPPEL DE L'OBJET ET DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	6
I.1	OBJET ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE	6
I.2	DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	6
I.2.1	Modalités.....	6
I.2.2	Publicité	6
I.2.3	Dossier en consultation.....	7
I.2.4	Contacts pris par la commission d'enquête	7
I.2.5	Participation du public.....	7
CHAPITRE II	RAPPELS SUR L'HISTORIQUE ET LE CADRE DU PROJET DU PROJET.....	8
II.1	HISTORIQUE	8
II.2	CONTEXTE DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET	8
II.3	CONCERTATION PREALABLE.....	9
CHAPITRE III	OBSERVATIONS DU PUBLIC	11
III.1	INTERVENANTS DANS LA CONSULTATION.....	11
III.2	RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS ENREGISTREES	11
III.3	AVIS EXPRIMES ET ORIENTATIONS DES OBSERVATIONS.....	11
CHAPITRE IV	APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES PROCEDURES ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	15
IV.1	PROCESSUS DE CONCERTATION ET DE CONSULTATION EN AMONT DE L'ENQUETE	15
IV.2	DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE	16
IV.2.1	Forme et présentation du document	16
IV.2.2	Consistance technique du document	16
IV.3	DEROULEMENT DE L'ENQUETE	17
IV.3.1	Organisation, déroulement de l'enquête.....	17
IV.3.2	Analyse des observations.....	17
CHAPITRE V	ANALYSE DE L'UTILITE PUBLIQUE ET CONCLUSION	19
V.1	PRINCIPES DE L'EVALUATION	19
V.1.1	Théorie du bilan	19
V.1.2	Cadre de l'évaluation.....	19
V.2	EXAMEN DE L'INTERET GENERAL DU PROJET	21
V.3	EXAMEN DES RECOURS A L'EXPROPRIATION (OU ACQUISITION AMIABLE) ET ATTEINTES A LA PROPRIETE PRIVEE....	23
V.4	ANALYSE BILANCIELLE DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS	23
V.4.1	Coût financier et rentabilité socio-économique.....	23
V.4.2	Risques d'atteintes aux intérêts publics et impacts d'ordre social	25

V.4.3	La compatibilité avec les documents d'urbanisme	32
V.4.4	Conclusion sur l'analyse bilancielle.....	32
V.5	CONCLUSION SUR L'UTILITE PUBLIQUE.....	32
CHAPITRE VI	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	34

Glossaire

GLOSSAIRE

ABF : Architecte 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
 AVEV : 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
 BRGM : 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-Anemasse
 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
 DUP : 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
 FCBN : 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

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

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
 IPP : 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
 LAURE : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996
 LIHSA : 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
 MOA : 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
 PGRI : Plan de gestion des risques d'inondation
 PLU : Plan Local d'Urbanisme
 PME : Petites et moyennes entreprises
 PMI : Petites et moyennes industries
 PN : 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 (MNH-N)
 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'Epuration des Eaux
 STOC : Suivi Temporel des Oiseaux Communs
 THNS : Transport à haut niveau de service
 THT : Très Haute Tension
 TMD : Transports de matières dangereuses
 TMJA : 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

CHAPITRE I RAPPEL DE L'OBJET ET DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

I.1 OBJET ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La présente enquête publique concerne la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme** dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains et de la suppression des passages à niveau PN65 et PN66 de Perrignier.

La procédure relève d'une **enquête publique unique** portant sur quatre objets : la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la liaison autoroutière, la DUP de la suppression des passages à niveau, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées et le classement de la voie dans la catégorie des autoroutes.

La procédure donne lieu à un seul rapport d'enquête publique mais à des conclusions séparées au titre de chacun des objets de l'enquête.

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme relève des articles L.153-54 et suivants (et R.153-13) du Code de l'urbanisme qui stipule, notamment, qu'**une opération faisant l'objet d'une DUP et qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du plan** dont les dispositions ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

L'opération porte dans le cas présent sur la liaison autoroutière concédée et la suppression des passages à niveau.

Les communes concernées par l'opération sont Allinges, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthonne, Fessy, Lully, Machilly, Margencel, Perrignier, Thonon-les-Bains.

I.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

I.2.1 Modalités

Par décision N° E18000008/38 du 21 Mars 2018, le Président du Tribunal Administratif de Grenoble a désigné la commission d'enquête suivante :

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

L'arrêté PREF/DRCL/BAFU/2018-0031 du 27 avril 2018 de Monsieur Le Préfet de la Haute-Savoie en a défini les modalités d'exécution.

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

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 4 juin 2018 à 9h00 au vendredi 13 Juillet 2018 à 12h00.

I.2.2 Publicité

Les mesures de publicité et d'affichage prescrites par l'arrêté préfectoral ont été réalisées ; elles sont détaillées dans le rapport d'enquête publique.

Elles se sont appuyées sur les journaux locaux et nationaux, un affichage dans les douze mairies concernées, un affichage sur 48 sites proches du tracé et sur une distribution de flyers dans les boîtes aux lettres des habitants.

I.2.3 Dossier en consultation

Il comportait 13 documents, représentant l'équivalent de 2400 pages en format A4.

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

I.2.4 Contacts pris par la commission d'enquête

La commission a rencontré une vingtaine de personnes ou d'organismes susceptibles de fournir des précisions sur le projet, parmi eux des élus, des représentants de l'administration, des agriculteurs, des organismes fédérateurs, des associations et des représentants des services de l'administration cantonale suisse.

Les maîtres d'ouvrage ont été rencontrés aux moments importants de l'enquête, au début avec une visite du terrain, puis régulièrement en fonction de l'avancement notamment dans les phases de rendu du procès-verbal de synthèse et de mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

I.2.5 Participation du public

Les commissaires enquêteurs ont donc assuré les 18 permanences dans les 12 communes concernées

Registres papier déposés dans les mairies

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

Registres dématérialisé

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.

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

CHAPITRE II RAPPELS SUR L'HISTORIQUE ET LE CADRE DU PROJET DU PROJET

II.1 HISTORIQUE

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.

II.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.

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

¹ Avis n°358310 du 21 novembre 1995

RD1005, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Haute-Savoie et donnera lieu à une enquête d'utilité publique.

II.3 CONCERTATION PREALABLE

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.

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 (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.

² Commission nationale du débat public

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.

CHAPITRE III OBSERVATIONS DU PUBLIC

III.1 INTERVENANTS DANS LA CONSULTATION

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.

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.

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.

Les autorités suisses ont émis des avis au niveau confédéral, cantonal et communal pour quelques communes riveraines dont la Ville de Genève.

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.

III.2 RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS ENREGISTREES

Les résultats sont détaillés dans le rapport d'enquête, les principaux résultats sont les suivants :

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

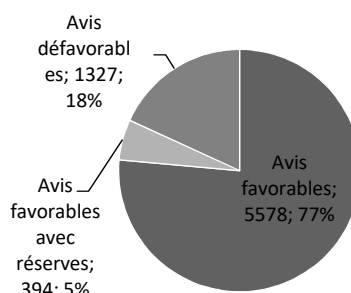
III.3 AVIS EXPRIMES ET ORIENTATIONS DES OBSERVATIONS

Ces éléments sont présentés en détail dans le rapport d'enquête, quelques éléments sont rappelés ici.

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.

REGISTRE DEMATERIALISE**Répartition par positionnement des avis exprimés hors contribution cyberacteur.org**

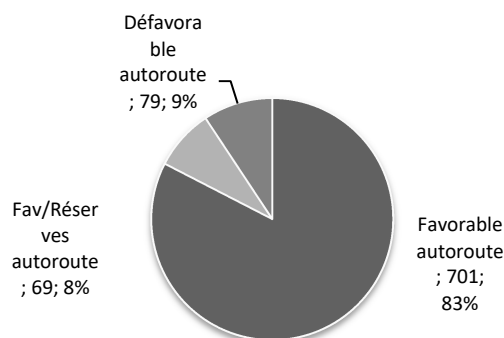
	Nombre	%
Total	7299	100.0
dont Avis favorables	5578	76.4
Avis favorables avec réserves	394	5.4
Avis défavorables	1327	18.2

**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/Réserves autoroute	69	8.1
Défavorable autoroute	79	9.3



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.

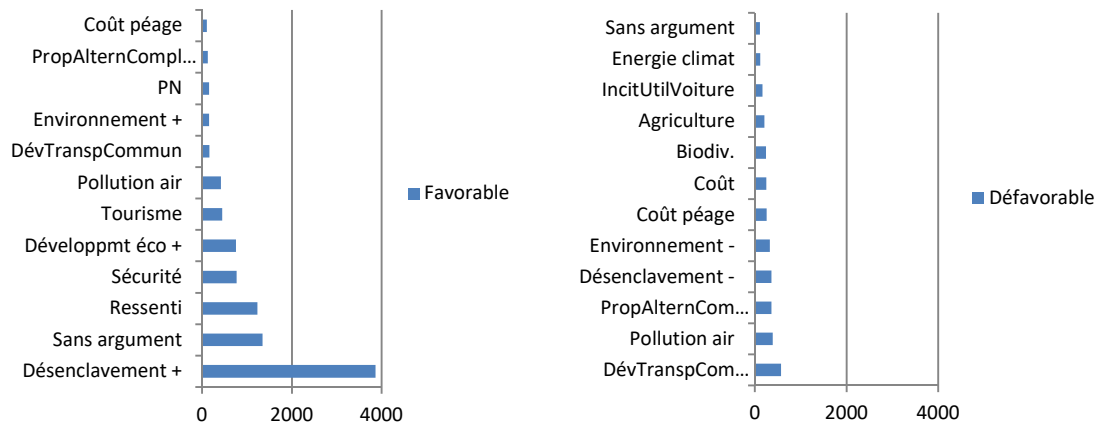
Répartition des avis par commune

	Favorable	Fav/Réserves	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

Il était intéressant d'analyser les préoccupations des auteurs des observations, les douze premières sont reprises ici selon la nature de l'avis exprimé.

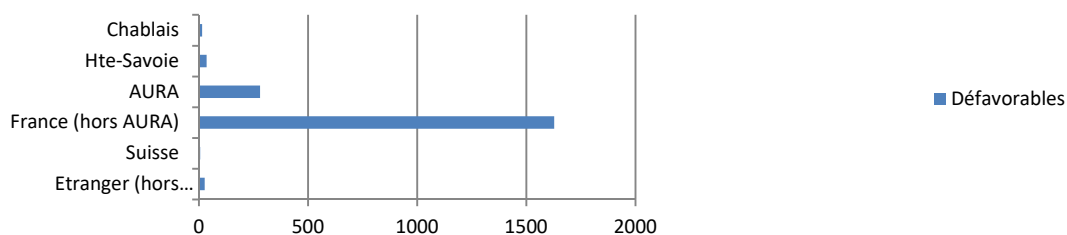
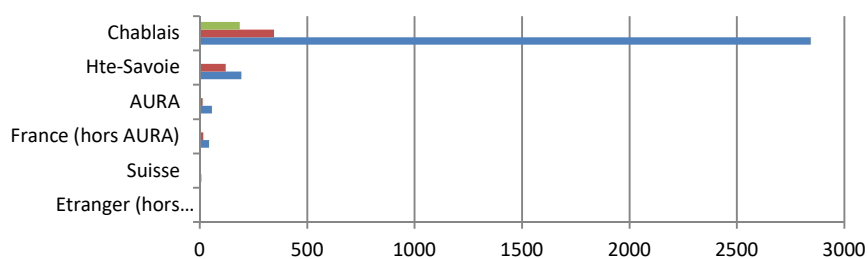
Registres dématérialisés



Registres déposés dans les communes

Favorables		Favorables avec réserves		Défavorables	
Nombre de Désenclavement +	533	Nombre de Coût péage	33	Nombre de Développement 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 de 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 de Agriculture	23	Nombre de Sécurité	5	Nombre de Energie/Climat	18
Nombre de Environnement +	18	Nombre de Coût	4	Nombre de Agriculture	17
Nombre de Coût péage	14	Nombre de Développement TC	4	Nombre de Paysage/patrimoine	16
Nombre de Développement TC	12	Nombre de Biodiversité	4	Nombre de Bruit	15

Enfin en fonction de la position géographique des auteurs des observations, les résultats montrent pour les positions des habitants du Chablais, de Haute-Savoie, de la région Auvergne - Rhône-Alpes et du reste de la France (quelques observations suisses et étrangères ont été notées) les résultats suivants avec une relation forte entre l'éloignement, plus l'observation vient de loin plus elle est défavorable et inversement.

Pour cyberacteurs.org**Hors cyberacteurs.org**

CHAPITRE IV APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES PROCEDURES ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

IV.1 PROCESSUS DE CONCERTATION ET DE CONSULTATION EN AMONT DE L'ENQUETE

Contexte

Le projet est ancien puisqu'il est bâti sur une réflexion conduite entre 1980 et 1990 avec les parents ou les grands parents des chablaisiens d'aujourd'hui. Le sujet était donc connu localement et le projet qui a été présenté s'apparente fortement à celui qui avait été présenté au cours de la dernière enquête publique relative à la demande de DUP de 2006.

Les récents grands projets soumis à contestation publique ou les alertes à la pollution de la vallée voisine de l'Arve ont par ailleurs sensibilisé la population au transport dans ces régions à forte densité et à économie attractive.

Les maîtres d'ouvrage ont donc particulièrement été sensibilisés au climat de tension prévalant et résultant de plusieurs échecs du projet aussi bien en raison des oppositions du public que des difficultés dans la prise de décision des maîtres d'ouvrages.

L'accident dramatique d'un autocar de collégiens (7 morts, 25 blessés) de 2008 percuté par un train TER à Allinges a de plus sensibilisé la population aux difficultés de circulation et au danger que peuvent représenter certains passages à niveau.

Enfin, tous les habitants, avec des niveaux de contrainte variables, subissent les effets des surcharges de circulation dans la région que ce soit pour leurs déplacements personnels ou pour les accès à leur travail notamment vers la Suisse.

Moyens mis en œuvre

Les maîtres d'ouvrages, le coordonnateur qui est l'Etat avec ses services déconcentrés la DREAL et la préfecture de Haute-Savoie, le Département de la Haute-Savoie avec son service des routes ainsi que SNCF Réseau ont mis en œuvre des moyens importants aux différentes étapes de la concertation.

Celle-ci s'est déroulée de façon satisfaisante notamment pour la garante de la Commission nationale du débat public mandatée pour examiner et formuler un avis sur la procédure de concertation.

On retiendra notamment :

Une large information par diffusion internet, dépôts de dossiers en mairie, diffusions de plaquettes, communiqués de presse, exposition, réunions publiques.

La possibilité qui a été offerte à tous de s'exprimer sur des registres déposés en mairie et sur des cartes T (1826 contributions recueillies).

La consultation des acteurs du territoire et la discussion en réunions de travail organisées par M. le préfet, avec les représentants du secteur agricole, les associations de défense de l'environnement, les acteurs socio-économiques, les transporteurs et enfin les élus locaux. Les groupes de travail ainsi mis en place auront par la suite vocation à être pérennisés dans le cadre du comité de suivi des engagements de l'Etat qui ferait suite à l'acte déclaratif d'utilité publique.

L'organisation de cinq réunions publiques ayant réuni près de mille personnes.

Un relais important de la part des médias (25 articles notés et plusieurs reportages télévisés).

Appréciation de la CE

La commission d'enquête considère que :

Les moyens mis en œuvre sont à la hauteur de la complexité du dossier positionné dans un cadre socio-économique, politique et environnemental difficile comme il l'est rappelé précédemment.

La participation de tous les acteurs montre qu'il y a d'une part une volonté de connaître le dossier, de s'exprimer sur l'acceptation des contraintes et sur le souci de voir déboucher le projet dans de bonnes conditions.

Les maîtres d'ouvrages ont pu pleinement prendre connaissance des observations qui ont émergé et en tenir compte au mieux pour l'établissement du dossier de DUP.

IV.2 DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE

IV.2.1 Forme et présentation du document

Appréciation de la CE

Le dossier est volumineux puisqu'il comporte près de 1200 pages en format A3 (soit 2400 en format A4) répartis en 25 pièces.

Les différentes pièces sont bien séparées de façon à être identifiées selon les thèmes abordés, seule l'étude d'impact reste consistante à aborder avec l'équivalent de 600 pages pour chacune des deux parties (état initial et impacts).

La présentation est claire, l'organisation des différents chapitres, les renvois et les références sont aisément compréhensibles même si au final les recherches sont fastidieuses après plusieurs tentatives.

Le document aurait cependant gagné en lisibilité pour les thèmes complexes comme le bruit ou les émissions polluantes. On trouve plusieurs dizaines de pages sur des résultats de calculs peu roboratifs pour le non initié et en revanche des plans présentés à une échelle et avec une des détails planimétriques ne permettant que difficilement de reconnaître les lieux.

La présentation des résultats notamment des modélisations de trafics et les impacts sur la qualité de l'air pour les petites routes est très difficile à lire pour un public non habitué.

IV.2.2 Consistance technique du document

Appréciation de la CE

Le document aborde des domaines ayant de nombreuses composantes, les analyses de trafic, leur modélisation, les interactions avec les autres moyens de communication que la route, le BHNS, le Léman Express, les projets du Chablais, ceux de la Suisse, les projections de population, de circulation, d'habitudes de transport, d'activités économiques, le monde des activités industrielles, touristiques, celui des inactifs, tout ceci est complexe à appréhender (et probablement à montrer).

Sur ce point les études présentées sont difficiles à pénétrer pour un large public et le résumé est trop succinct. La commission d'enquête a eu des difficultés à lire ce document et à s'y référer pour trouver les éléments qu'elle recherchait. Des points essentiels sont très peu lisibles (par exemple, scénario de référence difficile à trouver, nécessité de réaliser l'autoroute pour réaménager la RD1005). Un document ne reprenant que les résultats essentiels en fournissant une explication simple des hypothèses de départ des calculs, des modélisations les plus intéressantes envisagées, des résultats les plus attendus aurait permis d'éviter cet écueil.

Plusieurs points essentiels –figurant dans le dossier – ont été insuffisamment présentés et auraient pu faire partie d'une présentation en tête de rapport. Ils concernent précisément la justification du projet.

Le premier est le choix de la solution résultant de considérations sur le développement du Chablais. Le scénario retenu résulte d'une alternative prise parmi trois options stratégiques, ceci n'apparaît pas suffisamment.

Ensuite, l'articulation entre nécessité de réaliser le projet pour aménager la RD1005, n'apparaît que tardivement, de même que le scénario sur la modélisation avec l'augmentation du transport collectif qui correspond à de nombreuses demandes n'apparaît qu'en fin de rapport.

Par ailleurs, l'impression du public de devoir présenter des observations sur un projet déjà défini (alors que la DUP porte sur une bande de 300 m) est mal perçue pour le public qui a l'impression que les alternatives ne sont pas envisageables.

Enfin, un point important est l'insuffisance de présentation de l'ensemble des mesures à des fins de transport dans le Chablais. Le projet autoroutier est certes un élément structurant et c'est l'objet de l'étude d'impact, en revanche les voies d'accès à l'autoroute (selon différents modes) peuvent avoir la même importance que l'ouvrage principal pour certains utilisateurs.

IV.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

IV.3.1 Organisation, déroulement de l'enquête

Les procédures et l'organisation de l'enquête ont été largement rapportées dans la première partie du rapport (chapitre I), elles ne sont donc par appelées ici.

Appréciation de la CE

La commission a apprécié dans son ensemble les conditions dans lesquelles elle a pu exercer sa mission avec une mise à disposition de moyens notamment de lieux de réunion ayant toujours facilité sa tâche.

Les permanences de la même façon se sont déroulées dans des conditions très satisfaisantes. Les oppositions entre partisans et non partisans de l'autoroute n'ont pratiquement jamais eu de conséquences pour la mission des commissaires enquêteurs. Comme il l'a été dit en début de rapport, le « climat » de l'enquête pour les commissaires enquêteurs a été plutôt serein.

Les maîtres d'ouvrage ont par ailleurs toujours répondu aux demandes de précisions de la part de la commission dans une relation extrêmement cordiale et il en fut de même avec l'autorité organisatrice.

La commission d'enquête en revanche a été particulièrement surchargée par la conjonction des tâches correspondant à la prise de connaissance d'un rapport très volumineux, au dépouillement et à l'analyse d'un très grand nombre d'observations, à la tenue des permanences, à la rencontre d'intervenants utiles pour l'information de la commission d'enquête et ceci simultanément avec la prise de position sur les thèmes soulevés par le public se révélant complexes à appréhender. Cette situation a contraint la commission à solliciter un délai supplémentaire pour synthétiser le procès-verbal et rendre son rapport. La commission d'enquête aurait utilement pu être constituée de deux commissaires enquêteurs supplémentaires.

IV.3.2 Analyse des observations

L'enquête a reçu de très nombreuses observations, pour rappel, 9394 inscriptions sur le registre dématérialisé incluant 1993 auteurs d'une pétition de cyberacteurs.org et 910 inscriptions sur les registres communaux.

Appréciation de la CE

Le très grand nombre d'observations sur le registre dématérialisé a fortement contraint la commission car pour une telle quantité d'observations, la base de données mise à disposition s'est d'une part révélée lourde d'utilisation et peu ergonomique pour des traitements automatisés. Il a fallu revenir à un traitement par tableur pour entreprendre une analyse plus fine des observations.

Le poids de la pétition cyberacteurs.org est délicat à apprécier car la contribution des internautes s'est faite sur la base d'un texte tiré de la déposition d'une association qui

n'aurait pas donné son accord pour une publication en ligne et donc pour une utilisation sur un site comme cyberacteurs.org.

La campagne d'information menée par les maîtres d'ouvrage et le public favorable à la DUP, s'est souvent faite sur un slogan « oui à l'autoroute » et à l'inverse pour les opposants au projet sur la base de « non à l'autoroute ». De très nombreuses dépositions sont donc limitées à ces expressions quand ce ne fut pas « oui à la 2x2 voies » difficilement interprétables en termes de motivations.

A l'inverse en marge des projets excluant toute utilisation de transport individuel, au profit des modes doux et collectifs, de nombreuses propositions ont été présentées, sur des principes de liaison pour l'ensemble de la section avec des propositions alternatives ou sur des tronçons limités avec des aménagements de tracé.

D'une façon générale hors contribution sans arguments à base d'expressions simples, les observations sont empreintes de beaucoup de ressenti résultant soit de convictions fortes notamment sur les évolutions de la qualité de l'air et du climat, soit d'expériences quotidiennes subies depuis plusieurs décennies (cas des personnes âgées qui n'osent plus traverser la rue principale de leur bourg par exemple).

CHAPITRE V ANALYSE DE L'UTILITE PUBLIQUE ET CONCLUSION

V.1 PRINCIPES DE L'EVALUATION

V.1.1 Théorie du bilan

L'appréciation de l'utilité publique est basée sur « la théorie du bilan » en référence à la jurisprudence du Conseil d'Etat « Ville nouvelle Lille Est » du 28 mai 1971 qui a considéré qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Par ce raisonnement, appelé « théorie du bilan », il met désormais en balance les avantages du projet avec ses inconvénients, qu'il s'agisse de son coût, de ses répercussions sur l'environnement ou de ses conséquences sur la propriété privée et de l'atteinte à d'autres intérêts publics ou privés.

Ainsi, il convient :

- d'examiner l'intérêt général (public) de l'opération,
- d'examiner si l'expropriation qui pourrait être réalisée après DUP est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération,
- de procéder à l'analyse bilancielle des coûts-avantages de l'opération à partir :
 - o des atteintes à la propriété privée,
 - o du coût financier de l'opération,
 - o des inconvénients d'ordre social,
 - o de l'atteinte à d'autres intérêts publics :
 - celui de la santé publique,
 - celui de l'environnement.
 - o de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants.

V.1.2 Cadre de l'évaluation

Pour « appliquer » la théorie du bilan, qui ne relève pas d'une procédure normalisée mais qui est issue de la jurisprudence, la commission est partie du constat des contraintes actuelles, en prenant en compte le projet dans son contexte territorial, pour porter une appréciation sur ses avantages et ses inconvénients.

Cette appréciation a rencontré un certain nombre de difficultés que la commission d'enquête a tenté de surmonter en recherchant les informations visant à compléter son analyse détaillée du dossier et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

V.1.2.1 Difficultés rencontrées dans l'approche de l'évaluation

Des modifications dans l'acceptabilité des grands projets ont considérablement évolué ces dernières années et l'on retrouve notamment les points suivants :

Liés au contexte général des grands projets

- ancienneté du projet (syndrome barrage de Sivens et Notre-Dame des Landes),
- sensibilisation et demande sociale en matière de protection de la planète,

Liés au contexte particulier de ce projet

- évolutions dans la programmation et dans la réalisation,
- absence de prise en compte du doublement de la voie ferrée, jugé trop coûteux, dans la comparaison initiale des variantes amont DUP 2006,
- absence de d'échéance de réalisation du tronçon Chasseurs/A40,

- réflexions sur une bande de DUP de 300 m de largeur et relative imprécision du projet présenté par le maître d'ouvrage notamment dans les points délicats avant la désignation du futur concessionnaire (cas du site de Perrignier),
- difficile partage d'une bande de terrain qui se réduit de plus en plus entre Lac et pied des collines,
- existence de deux projets, liaison autoroutière et suppression des deux passages à niveau,
- apports par le public de nombreuses alternatives ou compléments aux projets hors prise en compte des contraintes globales,
- absence d'analyse des besoins de covoiturage (comme le demande l'Ae) et absence de prise en compte du covoiturage dans le modèle de simulation de trafic (MMT) risquant d'induire une surestimation des trafics de la liaison autoroutière et sa rentabilité,
- simulations du trafic par un modèle statique macroscopique (MMT) conduisant à « des représentations de la saturation pouvant être différentes des situations observées au quotidien »
- confrontation avec les autorités suisses sollicitant des compléments d'analyses des impacts sur son territoire et opposition de la Ville de Genève au projet alors que ce projet est inscrit dans le Projet d'Agglomération du Grand Genève depuis de nombreuses années,
- appréciation des coûts induits pour la collectivité :
 - o subvention d'équilibre dont le positionnement de 0 à 100 M€ est difficile à appréhender,
 - o incertitudes sur le montant sur péage résultant de l'appel d'offres de concession,
 - o dépenses pour les mesures environnementales estimées sur la base de ratios kilométriques de projet d'autoroute, ce qui présente pour la commission une incertitude compte tenu de la sensibilité des milieux traversés,
- appréciation du contexte local :
 - o segmentation des utilisateurs avec une forte représentation des « transfrontaliers »,
 - o segmentation des activités économiques avec tourisme, industrie, agriculture et services,
 - o soucis de positionnement du développement de l'activité du Chablais dans le cadre genevois,
 - o difficulté à organiser les principes de l'urbanisation face à ces contraintes,
 - o attentes multiples de la population à l'image de sa segmentation dans un cadre sociétal et environnemental évolutif,
- complexité du dossier :
 - o prise en compte par l'étude d'impact de l'opération incluant les deux projets soumis à DUP mais également les requalifications des RD1005 (2020) et RD903 (après 2024) en termes de trafic, et donc d'effets sur le bruit et l'air,
 - o complexité de l'étude de qualité de l'air avec une présentation des émissions (tableaux et cartographies) issues de la méthodologie Copert IV et une actualisation avec le modèle Copert V portant seulement sur l'évolution des émissions entre les 2 modèles,
 - o complexité de l'étude air et santé,
 - o appréciation des impacts du projet à des horizons différents :
 - Bruit : 2043 (+ 20 ans après la mise en service de l'autoroute conformément à la circulaire du 12/12/97),
 - Air : 2024, 2029 et 2044,
 - o comparaison des impacts du projet avec l'état de référence (situation future avec trafics correspondants sans le projet) qui se situe à des horizons différents (2043 pour le bruit ; 2024, 2029 et 2044 pour l'air),

- o interrogation sur l'augmentation significative du bruit qui est de 2 dB(A) en France mais de 1dB(A) en Suisse,
- o difficulté d'appréciation de la pertinence et de la mise en œuvre de certaines mesures compensatoires et de leur suivi pour pallier les impacts résiduels du projet (après mesures d'évitement et de réduction) au regard de l'avis de l'Ae et des réponses du maître d'ouvrage renvoyant aux études de détail dans le cadre des futures demandes d'autorisation environnementale,
- o difficulté d'appréciation de la pertinence de l'évaluation socio-économique dont la commission ne peut que prendre acte dans la mesure où elle n'est pas experte.

V.1.2.2 Constat et contraintes de la situation actuelle

- Trafic actuel en hausse en lien avec :

- o une croissance démographique principalement liée au solde migratoire avec une attractivité marquée pour les actifs qui constituent les populations les plus mobiles, tournées en partie de plus en plus vers la Suisse,
- o une économie locale dominée par le tourisme,
- o une faible part modale des transports en commun,
- o un réseau routier inadapté avec seulement 2 voies, la RD1005 et la RD903, pour desservir le Chablais, et des nombreuses traversées de bourgs et hameaux.

- Contraintes induites :

- o adéquation entre le phénomène de périurbanisation et les modes de mobilité avec une attente des populations pour la prise en compte des enjeux de développement durable passant par le développement des transports en commun et des mobilités douces,
- o confort des usagers,
- o confort des habitants des bourgs,
- o conséquences sur la sécurité,
- o conséquences sur la santé humaine,
- o conséquences sur le milieu naturel,
- o conséquences économiques,
- o conséquences sociales,
- o vécu de la situation, grande sensibilité.

- Le projet de liaison autoroutière dans son contexte territorial :

Le projet se situe dans une région historiquement attachée aux échanges avec son voisin suisse. L'axe routier est un maillon fort du développement régional :

- o il est soutenu par des accords de coopération régionale franco-suisse,
- o le territoire est en cours de métropolisation avec un enjeu fort d'intégration transfrontalière mais des fragilités à prendre en compte en termes de préservation de l'agriculture et de l'environnement,
- o il est positionné dans le Schéma d'agglomération du Grand Genève à partir d'actions programmées et concertées,
- o il est également positionné le Schéma de désenclavement du Chablais et dans la Stratégie multimodale du SCOT du Chablais en révision,
- o il est porté par les acteurs de terrain qui manifestent leurs attentes à la suite de plusieurs échecs pour le mettre en œuvre.

V.2 EXAMEN DE L'INTERET GENERAL DU PROJET

La commission se fonde sur **la réponse du projet aux objectifs annoncés, aux attentes actuelles et bénéfices induits attendus.**

On note ainsi les points venant en appui à l'intérêt général :

- Le projet a pour objectif le désenclavement du territoire.
- Les réponses des Chablaisiens très majoritairement favorables au projet soulignent les attentes de la population.
- Le projet est une étape dans un programme mis en œuvre et partiellement réalisé sur la base d'une stratégie poursuivie depuis 1999 et il s'inscrit bien dans le cadre du schéma multimodal de désenclavement du Chablais.
- L'abandon du projet, même avec une « montée en puissance » des transports collectifs générera des surcharges de trafic avec un accroissement prévisible des temps de parcours.
- L'amélioration de l'efficacité des transports pour les acteurs de l'industrie, du tourisme, pour leurs salariés, fournisseurs et clients.
- L'amélioration de la sécurité sur les routes et dans les bourgs traversés.
- L'amélioration de la santé publique (bruit, pollution air) au niveau des bourgs traversés.
- L'amélioration du confort des usagers et des riverains des bourgs traversés.
- La revitalisation probable des bourgs qui aujourd'hui souffrent d'encombrements permanents.
- De meilleures conditions de développement économique ou une mise à niveau des fonctions de transport dans un contexte de métropolisation autour du lac Léman et de concurrence entre les territoires.
- Un apport pour la pratique des activités touristiques.
- L'amélioration de l'accès aux services publics, notamment santé, éducation, culture.

En revanche certains aspects montrent que le projet n'est qu'un maillon dans un ensemble de réponses à la demande de transport :

- Il ne décharge la RD1005 que d'une partie réduite du trafic actuel, ce qui est à mettre en balance avec la quasi-impossibilité de réaliser les travaux du THNS si le projet ne peut pas se réaliser et donc d'évoluer vers une situation qui se dégradera encore plus dans les années à venir.
- Un autre « Chainon manquant » du programme de désenclavement est la section « Chasseurs-A40 » qui doit venir en appui pour une meilleure desserte vers ou depuis l'A40. La commission note que le maître d'ouvrage a précisé dans son mémoire en réponse que « 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 ».

La commission recommande comme les observations l'ont souvent exprimé :

- De mettre en œuvre 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, 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.
- L'adoption d'une réglementation pour le trafic poids lourds de transit afin de l'orienter vers l'autoroute.
- De dimensionner au mieux les réseaux de toute nature conduisant aux points d'accès à l'autoroute.

La commission considère que le projet présente indéniablement un intérêt général car :

- il constitue une solution adaptée aux enjeux, à l'atténuation des difficultés rencontrées par les usagers des routes, permettant de répondre aux objectifs de désenclavement du Chablais en complémentarité du volet de développement des transports collectifs en cours et à venir ;
- il fait partie d'un plan de désenclavement, déjà engagé dans lequel il s'insère logiquement sur la base d'un programme établi, discuté et concerté avec les partenaires économiques, politiques et environnementaux du Chablais,

La conviction de la commission est renforcée par la forte expression des préoccupations des habitants, usagers et acteurs locaux qui subissent les contraintes de la situation depuis plusieurs décennies et qui sont en attente de ce projet.

V.3 EXAMEN DES RECOURS A L'EXPROPRIATION (OU ACQUISITION AMIABLE) ET ATTEINTES A LA PROPRIETE PRIVEE

La commission constate que :

- L'aménagement sur place du réseau routier ne permet pas de résorber les points d'encombrement actuels que ce soit pour des projets d'ensemble ou des projets ponctuels de déviation des bourgs, encore plus complexes à mettre en œuvre.
- Le développement volontariste des transports en commun ne permet pas de supprimer les congestions locales en l'absence d'un axe routier structurant.
- La réalisation d'une route à 2x1 voie à chaussées séparées ne peut absorber les trafics prévisibles.
- Le choix retenu de la variante de bande de travaux ayant fait l'objet de la DUP en 2006 a été confirmé lors de la concertation en 2016, il présente un impact limité sur le bâti.

La commission considère que le maître d'ouvrage a étudié simultanément les possibilités d'aménagement limitant l'emprise sur le domaine privé. Cependant celles-ci ne permettent pas d'atteindre les objectifs assignés au projet, de même que les solutions alternatives proposées par le public (avec notamment une diminution de l'effet d'emprise par une 2x1 voie).

Ainsi, la commission estime que la bande de DUP proposée est proportionnée à la satisfaction des objectifs du projet et s'avère nécessaire à sa réalisation. Elle note que les mesures de compensation sont bien envisagées et recherchées dès maintenant.

Au sein de cette bande de DUP, les études de détail réalisées ultérieurement par le futur concessionnaire conduiront à la définition de l'emprise définitive du projet qui fera l'objet soit d'acquisitions amiables, soit d'une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

V.4 ANALYSE BILANCIELLE DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS

V.4.1 Coût financier et rentabilité socio-économique

Appréciation de l'évaluation socio-économique du projet

L'évaluation socio-économique estime la valeur actualisée nette (VAN SE) à +399M€(2014), attestant de la rentabilité du projet.

La commission note que la rentabilité du projet est essentiellement due aux gains de temps des usagers de véhicules particuliers qui sont les premiers bénéficiaires du projet (pour 77% de la VAN SE) ; les exploitants sont les seconds bénéficiaires (pour 14% de la VAN SE) et enfin la puissance publique (pour près de 8% de la VAN SE) grâce au gain de sécurité malgré le coût des effets de serre et de pollution. L'effet sur les riverains est quasiment neutre (+1M€) en raison de la baisse du bruit et de la pollution pour les riverains actuellement exposés et leur augmentation pour les futurs riverains du projet.

La commission constate que cette approche réglementaire ne prévoit pas explicitement la monétarisation directe de l'attractivité économique du territoire, cependant elle est prise en compte de

façon macroéconomique à travers les hypothèses de croissance de population et d'emplois issu du Projet d'Agglomération du Grand Genève à l'horizon 2030.

Ainsi, la segmentation proposée des bénéficiaires (usagers, riverains, puissance publique, exploitant) ne permet pas tout aussi explicitement d'apprécier le bénéfice du projet attendu par les acteurs économiques et fortement exprimés durant l'enquête.

Pour ce qui concerne le risque de décroissance liée à la dépendance de l'économie suisse, la commission constate que les tests de sensibilités réalisés, et notamment celui portant sur le contexte macroéconomique avec une absence de croissance économique et de mobilité, conduisent à une rentabilité du projet moindre (+237M€(2014)), restant cependant largement positive.

N'étant pas experte en la matière, la commission peut difficilement évaluer les résultats de cette monétarisation mais seulement porter une appréciation sur les paramètres qu'elle considère comme étant les plus significatifs :

- L'évaluation du trafic issue d'un modèle, le MMT, faisant consensus car utilisé et partagé par les autorités françaises et suisses. Certaines questions relatives à ce modèle ont été posées, le maître d'ouvrage y a répondu. La commission donne acte au maître d'ouvrage de cette évaluation.
- Le niveau de trafic attendu à la mise en service de l'autoroute, en 2024, estimé à 19 500 veh/j entre Machilly et Perrignier et 12 500 veh/j entre Perrignier et Thonon.
- Le gain de temps estimé à environ 15 mn aux heures de pointe pour un trajet entre Thonon et Annemasse ou Genève, soit respectivement un gain d'environ 17% et 33% du temps de parcours sans autoroute. La commission estime que ce gain de temps n'est pas négligeable, même si les opposants au projet dénoncent sa faiblesse. En effet, ce gain de temps n'est pas à regarder simplement dans l'absolu car il s'accompagne d'une sécurisation du temps de parcours, d'un confort de l'utilisateur ainsi que d'une sécurité accrue ; de plus sans évoquer 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 des petites routes traversant des hameaux, non adaptées à un trafic accru.

Appréciation du coût du projet et son mode de financement

La commission constate que le coût kilométrique du projet, qui s'élève à 14,4 M€ TTC (en valeur 2014) est inférieur à celui du projet d'autoroute transchablaisienne A400 qui s'élèverait à 19,7 M€TTC³ (en valeur 2014). Ce coût est à comparer à titre indicatif aux projets suivants :

- Coût LIANE 44M€/km longueur 19,6 km (liaison Annecy nord express)
- Coût COS 23M€/km longueur 24 km (contournement ouest de Strasbourg)
- Coût Toulouse Castres : 9,3 M€/km longueur 62 km
- Tronçon autoroutier entre l'A6 et l'A46 : 10 M€/km longueur 6,5 km

La commission estime que le coût du projet, difficilement comparable à ceux qui sont évoqués est dans le même ordre de grandeur.

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.

De nombreuses questions ont été posées à propos de la subvention d'équilibre, il y a été répondu notamment sur le fait que le montant ne peut être connu avant une négociation avec le concessionnaire. Cette situation ne permet certes pas d'apprécier finement aujourd'hui l'impact du coût financier pour la collectivité.

³ Sur la base du coût du projet A400 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) et de l'évolution de l'index général statistique travaux publics tous travaux TP01 (y compris, par approximation, sur le poste acquisitions foncières).

On notera que 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%* ».

La commission note que le CD74 lors de sa séance du 5/02/2018 relative à la compensation financière genevoise (45ème tranche) et sa répartition du fonds départemental d'interventions structurantes (FDIS) a acté un montant de 12 862 602,51 € au désenclavement du Chablais de l'A40 à Thonon les Bains et aménagement de la RD903 et un montant de 1M€ pour la suppression des PN 65 et PN 66 (sur un montant de 34 016 250,51 soit en tout 40,75% du FDIS).

Le montant de la subvention issue du fonds frontalier communiqué est de l'ordre de 35 à 45 M€.

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 les 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.

Appréciation du tarif du péage

- Souvent dénoncé faisant l'objet d'avis réservés ou d'avis défavorables ; jugé prohibitif pour certains, inégalitaire, présentant un risque de non fréquentation de l'autoroute ; ou d'avis favorables « résignés ».
- Consubstantiel à la concession, il sera évalué définitivement après appel d'offre. Son évolution est cadrée, à l'échelle nationale, par l'Etat.

La commission note que le profil socio-économique des usagers potentiels, avec des revenus relativement élevés, notamment dans les communes frontalières du Bas Chablais, est considéré, dans l'étude socio-économique, comme étant « favorable au consentement à payer pour améliorer leurs conditions de déplacement ».

La commission est consciente du fait que le coût du péage ne sera arrêté que dans le cadre du choix du concessionnaire mais **recommande** néanmoins au maître d'ouvrage une politique tarifaire favorisant le covoiturage et les usagers réguliers, c'est une demande forte du public.

V.4.2 Risques d'atteintes aux intérêts publics et impacts d'ordre social

V.4.2.1 Santé

Bruit

- La commission prend acte de la baisse des niveaux sonores dans la traversée des bourgs, notamment le long de la RD903 et considère qu'elle constitue un gain de santé important et fortement attendu par les riverains.
Concernant les impacts sonores générés par l'autoroute ; la commission note qu'ils sont pris en compte par le maître d'ouvrage en privilégiant la protection à la source grâce à la mise en place d'écrans (ou merlons) anti-bruit, afin de respecter les niveaux de bruit réglementaires. Ces protections feront par ailleurs l'objet d'un contrôle dans les 5 ans suivant la mise en service de l'autoroute et de mesures correctives si nécessaire.
- Les effets sonores indirects, c'est-à-dire, induits par l'augmentation de trafic sur les voies desservant l'autoroute, sont quant à eux pris en compte grâce à des mesures d'isolation de façades, compte tenu des emprises limitées qui ne permettent pas d'envisager la mise en place d'écran anti-bruit.

- Cependant, face aux enjeux de santé publique que constituent les nuisances sonores et aux fortes attentes des riverains, relayées par élus et associations, la commission considère que ces mesures doivent être plus ambitieuses afin d'améliorer le confort des riverains de l'autoroute (usage des espaces extérieurs de l'habitat, et usage des espaces intérieurs fenêtres ouvertes) ; elle recommande de mettre œuvre des enrobés à faible émission acoustique au niveau des hameaux de La Tuilières/Le Noyer (communes de Ballaison et Bons-en-Chablais), Chez Jacquier (commune de Lully), Brecorens et La Tuilerie (commune de Perrignier) et Mésinges (commune d'Allinges). La commission recommande également, dans le cadre des études détaillées pour les demandes d'autorisation environnementale, de préciser les niveaux de trafic futur sur la route de la Gare, la route de Brecorens et la route du Petit Lac à Perrignier et les éventuelles mesures de réduction des nuisances.

Air

La pollution de l'air constitue une préoccupation fortement exprimée par le public, souvent en lien avec la pollution de la vallée de l'Arve. Les informations recueillies auprès notamment de l'organisme ATMO AURA, organisme de référence en matière de connaissance de la qualité de l'air montrent que la vallée de l'Arve n'est pas un bassin comparable du point de vue aéralique (il n'y a pas d'exutoire en fond de vallée) et que les émissions sont très différentes de celles qui pourront être émises avec le projet.

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 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-les-Bains) d'augmentation significative de cette pollution.

La commission note également que dans de nombreux espaces la qualité de l'air s'améliore (comme dans la vallée de l'Arve et dans certaines grandes métropoles). On pourra consulter utilement les indications fournies par l'organisme ATMO dans la réponse du maître d'ouvrage qui se trouve en annexe du rapport de la commission « Document B ».

La commission note également que si les reports de pollution se font dans des espaces moins occupés, les habitants de proximité sur ces domaines ne doivent pas nécessairement subir les effets de ce transfert au nom d'un intérêt général et **recommande** au maître d'ouvrage de prendre toutes les mesures possibles pour restreindre les concentrations localement.

La commission note à cet égard la volonté des collectivités territoriales, que ce soit à l'échelle métropolitaine du Grand Genève, ou à l'échelle locale de Thonon Agglomération, de s'engager dans une politique de maîtrise de la pollution atmosphérique et de l'énergie. Le programme PACT'Air (Programme d'actions transfrontalier pour la qualité de l'air) du Grand Genève et le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) de Thonon Agglo ont vocation à favoriser les actions allant vers cet objectif.

Enfin, la commission tient à souligner que le ScoT du Chablais en cours de révision et les PCAET de Thonon Agglomération et d'Annemasse Agglomération 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 élaborées les politiques publiques pour mettre en application le plan climat de la France, ses obligations européennes, notamment pour la qualité de l'air, et ses engagements internationaux pour le climat.

La commission ne peut que formuler une **recommandation** en faveur d'une politique active de la promotion des déplacements alternatifs relayant ainsi une forte demande du public en matière de transports en commun, de modes doux et de covoiturage.

Eau potable

Le cas le plus souvent évoqué est celui du captage d'Anthy-sur-Léman qui produit une part importante et de qualité des ressources en eau potable locales.

Les reconnaissances et études précédant le projet ont été réalisées avec des intervenants et des moyens de qualité. La crainte principalement évoquée est celle d'une pollution accidentelle. Les réponses apportées paraissent satisfaisantes, il s'agit surtout de veiller avec rigueur au bon dimensionnement des ouvrages de recueil des éventuels polluants, c'est une situation couramment rencontrée par ailleurs.

La commission **recommande** cependant deux points :

- l'un portant sur le suivi du niveau de l'eau et de sa qualité avant, pendant et après les travaux dans les sondages réalisés et utilisables pour ces mesures,
- l'autre a trait aux terrassements dans l'entrée en déblai sur la partie sud du tracé pouvant toucher les formations aquifères ce qui nécessiterait de prendre des précautions pendant les travaux et après pour éviter toute infiltration accidentelle de polluants.

Le maître d'ouvrage s'est engagé sur ces deux points à mettre en œuvre les moyens correspondants.

Sécurité

La commission prend acte des gains de sécurité mis en évidence dans l'étude d'impact, de fait favorable à la santé publique. Elle note qu'outre les données objectives sur les comptages et sur la modélisation, les nuisances diffuses liées à l'emprunt d'itinéraires « personnels » pour éviter les deux axes principaux, dans les villages en marge des axes routiers devraient s'atténuer fortement.

La commission considère qu'au-delà également du gain quantifié de sécurité, le projet apporte un gain de confort indéniable pour les riverains (en termes de qualité de vie, déplacements pour les piétons et les cyclistes) et usagers (diminution du stress au volant et des incivilités).

Conclusion sur la santé

La commission considère que globalement, le projet ne provoquera pas de contraintes supplémentaires notables pour les populations exposées à la pollution de l'air et au bruit notamment. Au contraire pour les situations d'encombrement dans les bourgs, la situation avec projet représentera une amélioration par rapport à la situation actuelle ou par rapport à la situation future sans projet.

En revanche, il apparaît important pour la commission que les reports de pollution (air, bruit) ne se fassent pas au détriment de quelques habitations proches du projet et que des précautions spécifiques et de haut niveau soient mises en œuvre.

La commission de ce point de vue a bien mesuré l'utilité publique et l'intérêt général du projet, ce qui justifie d'autant plus que des altérations de vie profitant à un grand nombre ne soient supportées par un petit nombre. C'est le cas en particulier des hameaux de Chez Jacquier, Brécovens, La Tuilerie et Mésinges.

*Pour les trois premiers hameaux situés sur les communes de Lully et Perrignier, la commission a examiné en détail les variantes de tracé présentées dans le dossier et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage. Elle a constaté le déficit d'acceptabilité de la variante jumelée fortement exprimé se traduisant par l'opposition du conseil municipal de Lully, des habitants de chez Jacquier (Lully), de Ballaisons/Brécovens et de la Tuilerie (Perrignier) ainsi que des exploitants du GAEC La Rochette. La commission ne méconnaît pas la complexité du secteur du diffuseur de Perrignier implanté dans un espace contraint par l'habitat, les zones d'activités, les espaces agricoles, les zones naturelles, la voie ferrée et les deux passages à niveaux PN65 et PN66 qui seront supprimés si l'autoroute est réalisée. Néanmoins, elle **recommande** d'étudier plus en détail l'implantation du projet autoroutier au sein de*

cette emprise contrainte en mettant notamment sur le même plan la santé des riverains et la protection de l'environnement.

*Concernant le hameau de Mésinges, il 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 font au détriment de positions leur paraissant injustifiées. La commission **recommande** de la même façon une justification de choix de tracé mettant sur le même plan la santé des riverains et la protection de l'environnement.*

V.4.2.2 Environnement

La commission note que le maître d'ouvrage, appliquant la démarche « ERC » (Eviter-Réduire-Compenser), a bien recherché, en premier lieu à éviter les milieux naturels les plus sensibles, notamment la forêt de Planbois, les marais de Perrignier et le Grand Marais de Margencel (arrêtés de protection de biotope et périmètre de zone Natura 2000) et à limiter l'emprise sur les zones humides. Les zones humides impactées sont essentielles des prairies humides, seul un marais, celui de Ballaison (commune de Perrignier), est impacté.

Concernant le choix du tracé de détail, la commission fait sienne la **recommandation** de l'Ae concernant l'inscription au cahier des charges de l'appel d'offres de concession la réalisation d'inventaires complémentaires des milieux naturels pour l'application de la démarche « ERC ».

La commission considère que le maître d'ouvrage a prévu, au stade de définition actuel du projet, des mesures paraissant adaptées à la réduction des impacts environnementaux portant sur la transparence hydraulique des ouvrages (rétablissement des cours d'eau et des écoulements souterrains), leur transparence écologique (clôture de l'ouvrage et rétablissement des corridors de passage de la petite et grande faune), la rétention et le traitement des eaux pluviales de chaussée routière (drainées de façon étanche au niveau des périmètres de protection des captages d'Anthy) avant rejet avec mesures préventives vis-à-vis des sels de déverglaçage. Néanmoins, concernant ces mesures, la commission **recommande** une exigence du cahier des charges d'appel d'offres de concession en matière de prévention et de traitement de la pollution générée par les sels de déverglaçage au regard de la sensibilité des milieux traversés par l'autoroute.

La commission note par ailleurs l'absence d'opposition de la FRAPNA, qui, même si « ce n'est pas son projet », souhaite continuer à participer, en cas de DUP, au groupe de travail mis en place par le Préfet après la concertation de 2016.

La commission tient à souligner également la contribution active de la Fédération de Chasse de Haute Savoie et des ACCA locales (même si celles-ci sont défavorables au projet) pour la définition précise des rétablissements des corridors écologiques et considère que cette collaboration, appelée à perdurer, constitue un gage de garantie pour réduire l'effet indéniable de coupure de l'autoroute.

Enfin, la commission note le souhait du maître d'ouvrage d'expérimenter, en lien avec le Conservatoire Botanique National Alpin, la transplantation d'espèces végétales patrimoniales et/ou protégées qui seront impactées par le projet ; ainsi que des opérations de sauvetage d'amphibiens ou autres espèces avant le démarrage du chantier.

Cependant, les atteintes aux milieux naturels demeurent importantes avec une artificialisation des sols qui touche environ 126 ha dont 85 % de milieux boisés, prairiaux et de zones humides. Ces destructions d'habitats naturels, abritant des espèces floristiques et faunistiques patrimoniales (certaines étant protégées et présentant un enjeu fort de conservation comme les amphibiens) nécessitent d'être compensées pour un total de 160 à 170 ha environ, tenant compte de leur sensibilité.

La commission considère que ce niveau de compensation surfacique devrait permettre une absence de perte de biodiversité qui devra néanmoins être confirmée lors de la demande d'autorisation environnementale. La commission **recommande** ainsi de rechercher des solutions innovantes pour limiter l'effet d'emprise au niveau des secteurs les plus sensibles et d'inscrire au cahier des charges d'appel d'offre de concession l'exigence d'une étude de faisabilité d'un péage de type free-flow.

La commission **recommande** par ailleurs dans le cadre de la révision en cours du ScoT du Chablais que 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 (suivant la disposition du SDAGE Rhône-Alpes Méditerranée).

Dès lors, la commission considère que la préservation de la biodiversité porte sur l'effectivité et l'efficacité des mesures de réduction et de compensation qui doivent être à la hauteur des enjeux de conservation. Ces mesures seront à mettre en œuvre par le futur concessionnaire sur la base du dossier des Engagements de l'Etat pour l'environnement.

La commission regrette, comme l'Ae et de nombreuses observations formulées durant l'enquête par le public et les associations, que le maître d'ouvrage renvoie trop souvent aux études détaillées à réaliser par le concessionnaire. Cependant, elle note que l'analyse a été complétée par le maître d'ouvrage et considère que cette analyse ne pourra maintenant être affinée que sur la base du tracé définitif déterminé par le concessionnaire.

La commission considère par ailleurs que la pertinence et la qualité des mesures « ERC » sera jugée, en cas de DUP, lors de la demande d'autorisation environnementale unique (au titre de la loi sur l'eau, de la dérogation à la destruction d'espèces protégées, et du défrichement) soumis à l'avis de l'Ae et à enquête publique. Le concessionnaire, qui sera porteur de cette demande, aura tout intérêt à présenter un dossier irréprochable faisant preuve de volontarisme et d'innovation en matière de prise en compte de l'environnement ; la DUP ne constituant pas un blanc-seing pouvant l'exonérer d'une démarche sérieuse et aboutie.

Néanmoins, la commission exprime les craintes suivantes accompagnées de **recommandations** concernant :

- Les zones sensibles au niveau des chevelus hydrographiques où la commission recommande que soit analysé, dans le cadre des études détaillées, l'impact hydrologique de la suppression des zones humides qui pourraient jouer un rôle de soutien d'étiage.
- La multiplicité des sites envisagés pour la compensation des zones humides pouvant présenter des difficultés de gestion et de suivi conduisant la commission à recommander que soit exigé dans l'appel d'offre de concession la définition des modalités d'organisation du suivi de sites multiples de compensation des milieux naturels.
- La compensation des zones humides qui pourrait être envisagée sur le foncier agricole risquant ainsi de pénaliser encore davantage la profession agricole : la commission ne peut que recommander de suivre la proposition de la Chambre d'Agriculture concernant un travail de co-construction permettant d'élaborer des mesures agro-environnementales adaptées. Ce travail est à inscrire à l'agenda du groupe de travail mis en place par le préfet à la suite de la concertation de 2016. Ce groupe de travail est appelé à se poursuivre dans le cadre du comité suivi des Engagements de l'Etat composé de représentants de l'Etat, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs, fonctionnant durant toutes les étapes du projet (études détaillées, travaux, exploitation) assurant le suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales.
- Des prescriptions insuffisamment contraignantes dans le volet environnemental du cahier des charges de l'appel d'offres de concession pouvant présenter un risque de prise en compte a minima pour des raisons financières. La commission recommande ainsi de:
 - o 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 concessionnaire (ce qui signifierait qu'il pourrait privilégier les compensations non surfaciques),
 - o compléter le paragraphe 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 avec une mention spécifique concernant le suivi des fonctionnalités des zones humides.

Enfin, la commission **recommande** d'aborder les points suivants dans le cadre des études détaillées :

- Analyse des effets cumulés du projet autoroutier avec le projet de traversée du lac Léman.
- Complément d'étude sur les zones humides de Juvigny sollicité par Annemasse Agglomération si des enjeux sont identifiés.
- Intégrer les parkings de covoiturage non mutualisés dans la demande d'autorisation environnementale.

Après ces recommandations, la commission encourage la gouvernance mise en place pour suivre les Engagements de l'Etat à faire preuve de vigilance ; elle considère que les conditions sont a priori réunies au regard de la bonne volonté des acteurs vis-à-vis de cette démarche concertée.

V.4.2.3 Agriculture

La commission constate l'impact important du projet sur l'agriculture avec une consommation de parcellaire agricole de 46 ha pouvant affecter les capacités de production en AOP Reblochon et Abondance et IGP Tomme, Raclette et Emmental de Savoie ; ainsi que des effets négatifs de morcellement de parcelles, d'allongement de parcours touchant 26 exploitations (dont 6 plus particulièrement avec, pour 3 d'entre elles, une perte de fonctionnalité pouvant remettre en cause leur transmissibilité potentielle).

La commission comprend les inquiétudes de la profession agricole relayées par élus, associations et public se traduisant également par une opposition au projet de certains agriculteurs et organismes agricoles (Confédération paysanne, Coopératives laitières de Brenthonne et du Massif des Moises, Jeunes agriculteurs du Bas-chablais, Syndicat interprofessionnel du Reblochon, Syndicat agricole Anthy-Margencel).

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 agricole sous AOP et IGP et de proposer des compensations foncières concrètes.

La commission constate cependant que les propositions de compensation agricole collective (venant s'ajouter aux compensations individuelles) proposées par la Chambre d'Agriculture dans l'étude agricole sont considérées par la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) comme pertinentes et proportionnées. Cette compensation, sous forme d'un fonds abondé par le concessionnaire et géré par un groupement d'intérêt public (GIP) a reçu l'avis favorable du préfet qui demande, par ailleurs, la réalisation de l'étude de compensation surfacique des terres agricoles sollicitée par la CDPENAF. La commission **recommande** d'inscrire cette étude dans le cahier des charges d'appel d'offres de concession. D'autre part, la commission a bien noté que le maître d'ouvrage s'engagerait 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 considère primordiale la compensation surfacique des terres agricoles permettant également de réduire l'effet d'artificialisation des sols dont la biodiversité et les services écosystémiques rendus doivent être pris en compte.

Cependant, la commission note que la Chambre d'Agriculture estime qu'il sera difficile d'envisager ces compensations surfaciques compte tenu de la pression foncière importante existante sur le territoire.

La commission considère que les leviers d'action se situent au niveau de la maîtrise de l'étalement urbain consommateur de terres agricoles et objet d'inquiétudes du public et de plusieurs associations.

La commission prend acte des engagements du SCoT en révision à travers le projet de PADD qui inscrit des objectifs de limitation de la consommation d'espaces et partage la position de la Chambre d'Agriculture qui sera attentive à la traduction de ces objectifs dans le DOO du SCoT révisé et sa déclinaison dans les PLU. Elle ne peut que **recommander** une vigilance accrue des services de l'Etat dans

le suivi des consommations d'espace et de l'évolution du marché foncier dont elle a bien noté qu'il fera l'objet d'un périmètre de vigilance renforcé centré sur le projet⁴.

Enfin, la commission, considérant la demande de la Chambre d'Agriculture, émet également les **recommandations** suivantes :

- Suivre l'avis de la CDPENAF qui recommande d'inscrire au cahier des charges du concessionnaire « des dispositions relatives à la gestion des déblais-remblais. La Chambre d'Agriculture demande par ailleurs que la mise en dépôt des terres non valorisables soit réalisée en dehors des zones agricoles et, en dernier ressort, sur les sites potentiels identifiés en concertation étroite avec la profession agricole. La commission considère que cette recommandation implique une gestion des terres optimisées pour limiter les matériaux d'apport en valorisant au maximum les matériaux excédentaires.
- Rechercher des solutions pour assurer la viabilité du GAEC La Rochette à Perrignier et sa fonctionnalité prenant en compte la sécurité et la fluidité des déplacements et circulations agricoles.
- Préciser la situation des Jardins d'Allinges et le rétablissement du chemin des Clies à Allinges.
- Privilégier une variante nord Brenthonne au sein de la bande de DUP limitant le morcellement.

V.4.2.4 Patrimoine et paysage

Le projet intercepte, à environ 400 m, le périmètre de protection de 500 m autour du château de Buffavens sur la commune de Lully.

La commission considère que la co-visibilité vis-à-vis de ce site inscrit est fortement réduite par le talus de la voie ferrée et les aménagements paysagers prévus par le projet. Ce dernier devra être soumis à l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.

Outre le cas du château de Buffavens, les impacts du projet sur le paysage ne sont pas évalués de façon très spécifique. Toujours sur le même principe du report des nuisances bénéficiant à un grand nombre et reportées sur quelques habitants, la commission recommande au maître d'ouvrage de soigner particulièrement les points les plus proches des habitations concernées.

Enfin prenant en compte l'attrait touristique de la région et l'attachement des habitants à leur cadre de vie, la commission recommande de réaliser un photomontage du projet autoroutier depuis les points de vue remarquables du Géopark du Chablais.

V.4.2.5 Climat

La production de GES est liée pour une part importante au trafic routier (45 % dont 2/3 environ pour les véhicules particuliers et 15 % pour les poids-lourd et environ 2 % pour les petits utilitaires ; et 35 % environ provenant du chauffage) sur le bassin.

La commission constate que les modélisations montrent des augmentations d'émissions de CO₂ (plus de 8 % en 2024) liées à l'augmentation du nombre de véhicules. Le SRCAE est actuellement en fin de validité pour se fondre dans le SRADDET en voie de construction et n'offre donc pas d'orientations opérationnelles précises pour le moment.

La commission ne peut que constater la situation tout en considérant que la finalité c'est-à-dire le besoin de transport existe alors que les voies routières et les automobiles sont des moyens, n'ayant aujourd'hui que peu d'alternatives viables pour répondre aux besoins courants. Il est par ailleurs délicat d'envisager des projections sans certitudes sur l'évolution des technologies (on consultera ici également les documents communiqués par ATMO en annexe).

⁴ Périmètre de vigilance renforcé comprenant les communes de la communauté de communes du Bas-Chablais, 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

V.4.3 La compatibilité avec les documents d'urbanisme

La commission note l'absence d'incompatibilité du projet avec le SCoT du Chablais et le SCoT de la Région d'Annemasse.

Les documents d'urbanisme des 12 communes concernées par le projet devront être mis en compatibilité avec le projet si la DUP est prononcée, conformément aux exigences du Code de l'urbanisme. Ce volet fait l'objet d'une conclusion séparée.

V.4.4 Conclusion sur l'analyse bilancielle

Au vu des différents points évoqués dans ce cadre, la commission retient que la balance entre les contraintes apportées par le projet et les gains de toute nature sont proches.

Pour le cas de l'agriculture et de l'environnement les inconvénients pesant sur ces domaines sont relativement bien maîtrisés (démarche ERC) avec un gain de santé publique et de sécurité.

Si l'on examine le projet dans son contexte et si l'on se projette dans le futur, les options prises par la construction de la liaison paraissent d'une part plus conformes aux perspectives de développement économiques, sociales et environnementales intégrées à la région lémanique et d'autre part plus ouvertes aux solutions d'avenir à l'inverse de la situation pouvant résulter d'une dégradation des conditions actuelles.

V.5 CONCLUSION SUR L'UTILITE PUBLIQUE

L'enquête publique a permis de recueillir un très grand nombre d'observations montrant de façon très majoritaire que les habitants et tous les acteurs économiques (y compris ceux de la culture) souhaitent voir disparaître les difficultés de circulation du Chablais.

Schématiquement, les observations des personnes entendues sont « oui au désenclavement » pour les habitants, professionnels et élus du Chablais et « non à la voiture » pour ceux qui se trouvent éloignés de la situation.

Le ressenti entendu au cours des permanences et dans les textes des observations est très profond.

La commission considère que la situation actuelle du Chablais au regard de la circulation est hors norme pour une région démographiquement et économiquement en développement lui-même supérieur à ce qui est observé dans le reste du département et de la région.

Les attentes pour les usagers sont importantes au regard des pertes de temps, de la sécurité et de la santé notamment et il en est de même pour les riverains, les habitants des bourgs en surcharge de trafic.

Pour faire face à cette situation, les acteurs régionaux, Etat et collectivités ont engagé une réflexion puis un « plan de désenclavement multimodal » depuis 1999. Certaines parties sont réalisées et opérationnelles. L'opération qui est présentée reprend un projet qui a subi les aléas de la programmation nationale et des recours avec aujourd'hui une différence essentielle qui est son mode de financement puisqu'il s'agit maintenant d'un projet autoroutier à péage.

Ce projet est en accord avec les projets des régions voisines suisses notamment et se fait sur la base de programmations communes concertées entre les deux pays, la réflexion sur l'aménagement se fonde sur un vaste territoire économique actif, celui du Grand Genève.

Le projet présenté, montre que :

- ***La liaison autoroutière envisagée recueille un avis favorable de la part d'une grande majorité de la population et des acteurs du territoire et que de ce fait il correspond à une attente forte de la population en correspondant à une réponse du niveau de l'intérêt général.***
- ***Que le projet est certes consommateur d'espace, sans excès et au plus juste d'une définition de tracé optimisé.***
- ***La liaison autoroutière projetée, montre des impacts sur les territoires naturels, sur l'environnement, sur l'homme et la société. Le bilan est équilibré si l'on veut bien admettre le***

principe d'égalité de considération entre d'une part le milieu environnemental et l'homme et d'autre part les usagers aujourd'hui contraints fortement et ceux vers qui les transferts de nuisances se feront.

La commission considère cependant que :

- ***Certains points importants doivent encore être affinés et ne pourront l'être que dans une étape suivante avec des études plus détaillées.***
- ***Quelques hameaux vont subir une atteinte en raison de la proximité du tracé et que des mesures notables de protection et de préservation des bonnes conditions de vie devront être mises en œuvre, il s'agit de Chez Jaquier, Brécorens, La Tuilerie et Mésinges.***
- ***Le secteur de Perrignier au carrefour d'enjeux d'agriculture, d'habitation, de flux de circulation, d'aménagements industriels, d'équipements du rail, de configurations de tracés et d'équipement de péages devra être revu en optimisant au mieux les différentes atteintes et en veillant à ce que l'un ou l'autre des secteurs ne soit désavantagé de façon notable. Si les usages d'intérêt général sont favorisés, une compensation doit être accordée aux quelques intérêts particuliers ou sectoriels subissant des préjudices.***

Au final, la commission considère que les caractéristiques de l'utilité publique du projet sont réunies.

CHAPITRE VI AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Vu l'arrêté préfectoral en date du 27 avril 2018 et les textes régissant l'enquête,

Vu le dossier d'enquête mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête,

Vu l'avis de l'Autorité Environnementale en date du 24 janvier 2018,

Vu les observations et propositions du public recueillies au cours de l'enquête publique et présentées par la commission dans son procès-verbal de synthèse en date du 8 août 2018,

Vu le mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 14 septembre 2018 ainsi que les compléments apportés en date du 21 septembre 2018,

Constatant :

- Que l'enquête publique s'est déroulée dans le respect de la procédure, notamment pour ce qui concerne les avis de publicité et l'affichage qui a été maintenu et vérifié tout au long de l'enquête.
- Que le public a été correctement informé de la tenue de l'enquête publique, preuve en est, sa participation exceptionnelle sur les registres mis à sa disposition.
- Que le dossier soumis à l'enquête publique était conforme à la réglementation en vigueur.
- Que le dossier soumis à l'enquête publique était suffisamment documenté ; et, bien qu'étant dense et trop complexe pour être facilement compréhensible par le public, nonobstant sa notice explicative et son résumé non technique, il lui a néanmoins permis de s'informer pour formuler ses observations et propositions.
- Que les conditions de consultation du dossier par le public étaient bonnes et que les permanences se sont déroulées dans d'excellentes conditions d'organisation.
- Que la commission a pu travailler en toute sérénité, à l'écart du débat médiatique entre les partisans et les opposants au projet.
- Que la commission a pu recueillir auprès de nombreux acteurs les informations complémentaires nécessaires à une meilleure appréhension du contexte et de l'environnement du projet.

Et considérant :

- Que la commission a analysé l'ensemble des observations et propositions émises durant l'enquête.
- Que l'expression très large du public a permis à la commission, en complément de l'analyse du dossier d'enquête et des informations recueillies durant l'enquête, de se forger une appréciation de l'intérêt général du projet qui lui apparaît être indéniable au regard du désenclavement indispensable du Chablais et en complémentarité avec les projets de transports collectifs.
- Que le maître d'ouvrage a apporté les compléments nécessaires à la suite des remarques de l'Autorité Environnementale et s'engage à ce que les mesures environnementales soient détaillées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.
- Que l'ensemble des avantages du projet l'emportent sur ses inconvénients, ce qui au final conduit la commission à évaluer favorablement le projet au regard de son utilité publique.
- Que le projet n'est pas de nature à remettre en cause les engagements de la France pour la lutte contre les changements climatiques. A l'échelle locale, les structures et les outils pour prendre en compte ce volet sont en cours d'élaboration. Ils viseront dans le respect de ces engagements à fixer les objectifs de réductions des gaz à effet de serre prenant en compte l'ensemble des sources émettrices.
- Que la gouvernance qui sera mise en place pour suivre les Engagements de l'Etat regroupe des acteurs ayant participé à la phase d'élaboration du dossier et que les conditions sont réunies pour que ce comité fasse preuve de vigilance.

Considérant cependant :

- Que l'effet d'emprise du projet doit être minimisé en phase de travaux et de fonctionnement en cherchant à appliquer des techniques innovantes.
- Que les pratiques de modes doux doivent être recherchées en parallèle avec la construction du projet, de même pour la pratique du covoiturage devant être favorisée par un tarif attractif du péage.
- Que le maître d'ouvrage doit chercher à adopter des protections de haut niveau pour préserver le confort des riverains notamment au-delà des seuils réglementaires de protection acoustique.
- Que l'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 ; ainsi que du suivi rigoureux de ces mesures compensatoires.
- Que le maître d'ouvrage doit chercher à réduire l'effet d'emprise des travaux et de compensations de zones humides sur les terres agricoles.
- Le déficit d'acceptabilité actuel du projet au niveau des quatre hameaux concernés devra être examiné avec un soin particulier, les habitants de ces derniers ne devant pas être des victimes de l'utilité publique ou de l'intérêt général. La commission a considéré que ce point ne pouvait pas constituer une réserve car elle, il ne remet pas en cause l'utilité publique du projet appréciée au niveau d'une bande de projet et non d'un choix de variantes sur un point très localisé.

La commission émet un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique du projet

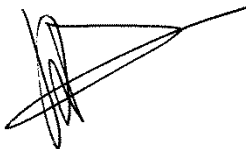
Avec les recommandations détaillées dans ses conclusions portées à l'attention :

- **du maître d'ouvrage** pour l'élaboration du cahier des charges de l'appel d'offres de concession, pour les études détaillées en vue des demandes d'autorisation environnementale et pour la phase de travaux,
- **du comité de suivi du dossier des engagements de l'Etat en faveur de l'environnement** pour mener un travail de co-construction avec la Chambre d'Agriculture afin de minimiser les impacts agricoles,
- **des collectivités territoriales** pour renforcer l'efficacité des projets de transport multimodaux.

Fait à Annecy, le 27 septembre 2017

La commission d'enquête

Pascale ROUXEL
Présidente



Michel MESSIN
Membre titulaire



Bernard GIAZZI
Membre titulaire

