

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 suppression des passages à niveau n° 65 et n° 66 (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	5
I.1.	OBJET ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE	5
I.2.	DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	5
I.2.1	<i>Modalités.....</i>	<i>5</i>
I.2.2	<i>Publicité.....</i>	<i>5</i>
I.2.3	<i>Dossier en consultation.....</i>	<i>6</i>
I.2.4	<i>Contacts pris par la commission d'enquête.....</i>	<i>6</i>
I.2.5	<i>Participation du public.....</i>	<i>6</i>
CHAPITRE II	RAPPELS SUR L'HISTORIQUE ET LE CADRE DU PROJET DU PROJET.....	7
II.1.	HISTORIQUE	7
II.2.	CONTEXTE DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET	7
II.3.	CONCERTATION PREALABLE.....	8
CHAPITRE III	OBSERVATIONS DU PUBLIC	10
III.1.	INTERVENANTS DANS LA CONSULTATION.....	10
III.2.	RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS ENREGISTREES	10
III.3.	AVIS EXPRIMES ET ORIENTATIONS DES OBSERVATIONS.....	10
CHAPITRE IV	APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES PROCEDURES ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	14
IV.1.	PROCESSUS DE CONCERTATION ET DE CONSULTATION EN AMONT DE L'ENQUETE	14
IV.2.	DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE	15
IV.2.1	<i>Forme et présentation du document.....</i>	<i>15</i>
IV.2.2	<i>Consistance technique du document.....</i>	<i>15</i>
IV.3.	DEROULEMENT DE L'ENQUETE	16
IV.3.1	<i>Organisation, déroulement de l'enquête.....</i>	<i>16</i>
IV.3.2	<i>Analyse des observations.....</i>	<i>16</i>
CHAPITRE V	ANALYSE DE L'UTILITE PUBLIQUE ET CONCLUSION DE LA COMMISSION	18
V.1.	PRINCIPES DE L'EVALUATION	18
V.1.1	<i>Théorie du bilan.....</i>	<i>18</i>
V.1.2	<i>Cadre de l'évaluation.....</i>	<i>18</i>
V.1.3	<i>Les difficultés rencontrées dans l'approche de l'évaluation.....</i>	<i>18</i>
V.1.4	<i>Constat et contraintes de la situation actuelle.....</i>	<i>19</i>
V.1.5	<i>Projet de suppression des PN65 et PN66 dans le cadre du projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains</i>	<i>19</i>
V.2.	EXAMEN DE L'INTERET GENERAL DU PROJET	19
V.3.	NECESSITE DE L'EXPROPRIATION (OU ACQUISITION AMIABLE) POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE L'OPERATION ET ATTEINTES A LA PROPRIETE PRIVEE.....	20
V.4.	ANALYSE BILANCIELLE DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS	20
V.4.1	<i>Coût financier et rentabilité socio-économique.....</i>	<i>20</i>
V.4.2	<i>Risques d'atteintes aux intérêts publics et impacts d'ordre social</i>	<i>20</i>
V.4.3	<i>La compatibilité avec les documents d'urbanisme</i>	<i>21</i>
V.5.	CONCLUSION	22
CHAPITRE VI	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	23

GLOSSAIRE

ABF : Architectes des Bâtiments de France ACCA : Associations Communales de Chasse Agréées ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie AEE : Agence Européenne de l'Environnement AEP : Alimentation en eau potable ANPCEN : Association nationale pour la protection du ciel et de l'environnement nocturnes AOC : Appellation d'origine contrôlée AOP : Appellation d'origine protégée APB : Arrêtés de Protection de Biotope ARS : Agence Régionale de Santé AVEX : Association d'Astronomie du Vexin BASIAS : La banque de données BASIAS regroupe les résultats de l'inventaire historique régional des anciens sites industriels et d'activités de service. BASOL : La base de données BASOL inventorie les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif. BFS : Office fédéral de la statistique suisse BHNS : Bus à haut niveau de service 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'Études de la Pollution Atmosphérique CEVA : Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable GN : 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 COVM : 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 ENCREF : 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 GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat GPL : Gaz de pétrole liquéfié HAP : Hydrocarbures aromatiques polycycliques HCB : Hexachlorobenzène HCHC : 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 MDA : Maître d'Ouvrage ND : Non Dérivé 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 RAE : Plan d'Assurance Environnement PCEET : Plans Climat Energie Territoriaux PDI/PR : 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 PRPI : 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 (MNHM) 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'Epuración des Eaux STOC : Suivi Temporel des Oiseaux Communs THNS : Transport à haut niveau de service THT : Très Haute Tension TMD : Transports de matières dangereuses TMAJ : Trafic moyen journalier annuel TN : Terrain Naturel TSP : Particules totales en suspension TV : Tous véhicules IUCN : Union internationale pour la conservation de la nature UNESCO : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture VC : Voie Communale VL : Véhicules légers ZAC : Zone d'aménagement concerté ZAE : Zone d'activités économiques ZH : Zone humide ZI : Zone Industrielle ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique ZPS : Zones de protection spéciale ZSC : Zone spéciale de conservation

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

CHAPITRE IRAPPEL 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

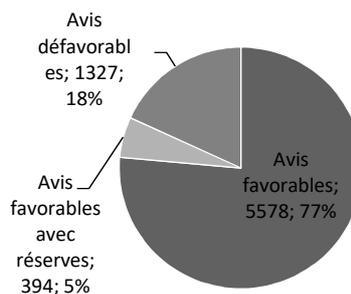
Ces éléments sont présentés en détail dans le rapport d'enquête, quelques éléments sont rappelés ici.

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	18.1



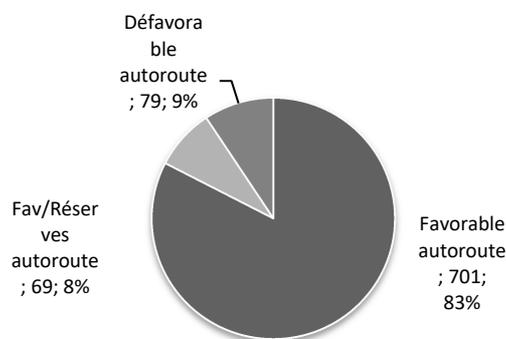
Répartition par positionnement des avis exprimés par cyberacteur.org

	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



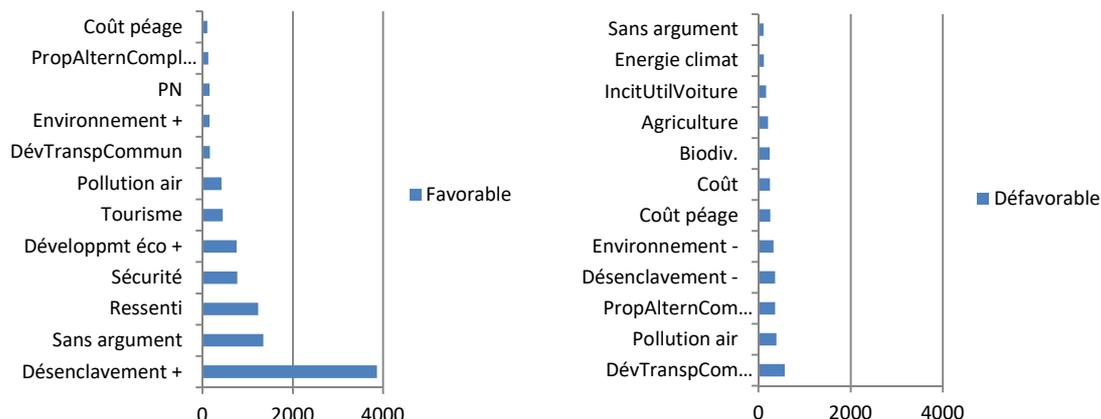
On note la très forte proportion d'avis favorables pour les observations recueillies dans les communes (82,6 %) et sur le registre dématérialisé (76,4 % hors cyberacteurs.org et 60 % avec cyberacteurs.org). Il est par ailleurs intéressant de noter que les « avis sous réserve » sur les registres communaux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

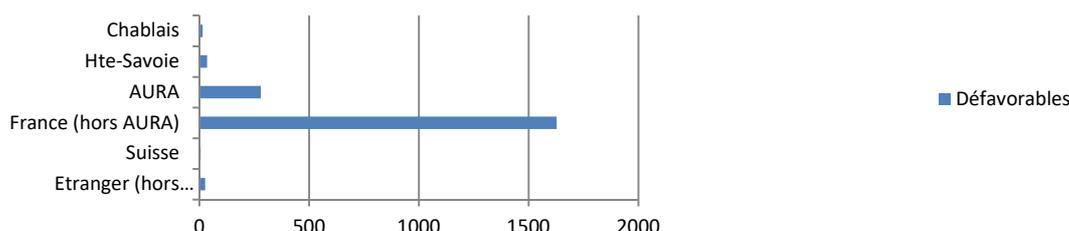


Registres déposés dans les communes

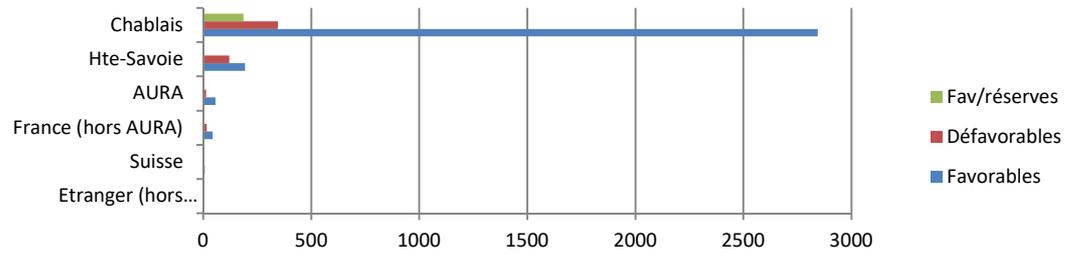
Favorables		Favorables avec réserves		Défavorables	
Nombre de Désenclavement +	533	Nombre de Coût péage	33	Nombre de Développement TC	35
Nombre de Ressenti	182	Nombre de Désenclavement +	30	Nombre de Environnement -	30
Nombre de Sécurité	103	Nombre de SolutAutres	19	Nombre de Pollution air	29
Nombre 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 rappelées 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 âgés qui n'osent plus traverser la rue principale de leur bourg par exemple).

CHAPITRE V ANALYSE DE L'UTILITE PUBLIQUE ET CONCLUSION DE LA COMMISSION

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.1.3 Les difficultés rencontrées dans l'approche de l'évaluation

La commission a rencontré les difficultés plus particulièrement dans :

- L'appréciation du projet qui est conditionné à la réalisation de l'autoroute ; de fait, le projet ne peut s'apprécier indépendamment, même si les deux opérations sont fonctionnellement indépendantes.
- L'appréciation des coûts induits pour la collectivité : l'analyse socio-économique englobant le projet d'autoroute, de suppression des passages à niveau et la requalification de la RD903, la rentabilité socio-économique du projet ne peut s'apprécier individuellement nonobstant le bilan sécurité au titre de la suppression des passages à niveau qui est neutre (le maintien des PN induit un accroissement du risque d'accidents, leur suppression induit l'absence d'accroissement de ce risque).

- L'appréciation des impacts du projet :
 - o Certains effets liés à la seule suppression des passages à niveau ne peuvent être dissociés, ainsi l'augmentation du trafic sur la RD135 (et les effets induits sur le bruit et la pollution de l'air) est liée au report du trafic de la RD25 (du fait de la suppression du PN65) et à la desserte du diffuseur autoroutier de Perrignier.
 - o L'impact sur le trafic est évalué uniquement pour le rétablissement dénivelé de la RD135 sous la voie ferrée ; seules les études détaillées ultérieures permettront d'estimer l'impact sur le trafic de la route des Prés d'Eau (desservant la gare de Perrignier) et le rétablissement vers cette route et vers le chemin de la Barlière.

V.1.4 Constat et contraintes de la situation actuelle

- **Constat** : les passages à niveau PN65 et PN66 ne sont pas classés comme prioritaires au regard du programme de sécurisation national mais identifiés comme passages à niveau « sensibles ».
- **Contraintes identifiées** : le trafic routier sur la RD135 est perturbé par des temps d'attente importants au niveau du PN 66 situé à proximité de la gare de Perrignier.

Sans que cela ne soit réellement une contrainte, le projet, comme il l'est indiqué précédemment se trouve à proximité d'Allinges alors que les mémoires ont conservé la trace du drame qui s'est produit en juin 2008.

V.1.5 Projet de suppression des PN65 et PN66 dans le cadre du projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains

Suite à la concertation publique relative au projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains, le comité de pilotage du désenclavement du Chablais, du 29 mars 2016, associant l'Etat et le Département de la Haute-Savoie, a retenu la suppression des passages à niveau PN65 et PN66 considérant l'augmentation du risque d'accidents avec :

- L'augmentation prévisible du trafic routier liée à la mise en service de l'échangeur autoroutier de Perrignier qui sera desservi par la RD25 passant par le PN65 et la RD135 passant par le PN66.
- L'augmentation prévisible du trafic ferroviaire liée à la mise en service du Léman Express après la réalisation du CEVA.

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 bénéfiques induits attendus.

En faveur de l'intérêt général :

- Objectif sécuritaire du projet.
- Suppression du risque d'accidents.
- Suppression du risque d'incidents mineurs entraînant des irrégularités d'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Amélioration de la fluidité du trafic de la RD135 en supprimant les temps d'attente au passage à niveau.
- Amélioration du confort des usagers.

En défaveur de l'intérêt général :

- Allongement de parcours des usagers de la RD25 avec la suppression définitive du PN65 et le rétablissement de la RD25 via la RD135.

La commission considère que le projet est d'intérêt général car il répond à un objectif sécuritaire qui ne peut être atteint par une solution alternative à la suppression des passages à niveau 65 et 66.

V.3. NECESSITE DE L'EXPROPRIATION (OU ACQUISITION AMIABLE) POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE L'OPERATION ET ATTEINTES A LA PROPRIETE PRIVEE

La commission constate que le maître d'ouvrage a étudié plusieurs solutions avec pour objectif de limiter l'effet d'emprise, conduisant ainsi au choix de la variante retenue, après concertation réalisée en octobre 2016. Ainsi, la commission estime que la bande de DUP proposée est proportionnée à la satisfaction des objectifs du projet et se révèle nécessaire à sa réalisation.

Sur la base du tracé indicatif, la commission constate que l'impact sur le foncier bâti se limite à un bâtiment abandonné et l'impact sur le foncier non bâti concerne principalement 0,4 ha de terres agricoles.

La commission considère que les atteintes à la propriété privée nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas excessives et que le maître d'ouvrage a cherché à les limiter et à préserver par ailleurs l'intégrité du tènement agricole longeant la RD135 en évitant de le morceler.

V.4. ANALYSE BILANCIELLE DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS

V.4.1 Coût financier et rentabilité socio-économique

Les coûts de suppression des passages à niveau sont très variables en fonction des contraintes afférentes à leur dénivellation ou rétablissement supérieur ; il varie entre 3 et 15 millions d'euros³.

La commission estime que le coût du projet ne paraît pas excessif et se situe dans la fourchette des coûts actuels.

Concernant son mode de financement, la commission note que les principes de financement des investissements par le secteur ferroviaire sont pris en charge, pour les passages à niveau prioritaires à 50% par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France et à 50% par le gestionnaire routier. Lorsqu'ils ne sont pas prioritaires, le financement est majoritairement externe.

La commission considère donc que le financement, à hauteur de 50% par le Conseil Départemental de la Haute-Savoie, est justifié.

La commission ne peut évaluer la rentabilité économique de la suppression des passages à niveau car celle-ci est englobée dans la rentabilité économique de l'autoroute et de la requalification de la RD903.

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

V.4.2.1 Santé

Bruit

La commission note que la suppression du PN66 avec le passage en dénivelé sous la voie ferrée de la RD135 (prenant en compte le trafic de desserte de l'autoroute et le trafic de la RD25 rétablie via la RD 135 suite à la suppression du PN66) entraîne une augmentation des niveaux sonores nécessitant des mesures d'isolation de façades (la mise en place d'un écran antibruit ne pouvant être réalisée en raison de contraintes techniques) pour le bâti directement concerné (1 habitation individuelle, 1 immeuble collectif et 1 bureau de la zone d'activités) mais également pour le bâti subissant les effets indirects de l'augmentation de trafic entre la voie ferrée et la RD903 (14 habitations individuelles et 1 immeuble collectif) liée au projet autoroutier et à la suppression des passages à niveau.

La commission prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage à étudier les impacts sonores sur la route des Prés de l'Eau et du chemin de la Barlière dans le cadre des études de détail.

La commission considère que les mesures proposées par le maître d'ouvrage permettront de respecter les niveaux de bruit réglementaires. Ces mesures feront par ailleurs l'objet d'un contrôle dans les 5 ans suivant la suppression des passages à niveau et de mesures correctives si nécessaire.

³ <https://www.sncf.com/sncv1/fr/Presse/fil-info/journee-passages-a-niveau/02062017>

Cependant, compte tenu des enjeux de santé publique que constituent les nuisances sonores et des attentes des riverains, la commission considère que ces mesures doivent s'accompagner de la mise en œuvre d'enrobés à faible émission acoustique.

La commission considère qu'une attention particulière doit être portée aux riverains du secteur de la gare de Perrignier et du futur échangeur autoroutier, si la DUP de l'autoroute est prononcée, car ils seront fortement impactés du fait des effets cumulés de la desserte de la gare ferroviaire (dont la fréquentation sera en hausse avec le Léman Express) et de la desserte de l'autoroute.

Air

La commission note que l'augmentation du trafic liée au report du trafic de la RD25 sur la RD135 suite à la fermeture du PN65 et à la desserte de l'autoroute générera des pollutions supplémentaires aux abords de la RD135. Celles-ci bien que n'ayant pas une origine liée à la suppression des passages à niveau viendront se cumuler avec les augmentations de trafic liées au site particulier de Perrignier gare, lieu de passage et d'échange pour le secteur agricole, industriel et particulier aux abords de la zone industrielle et de l'autoroute.

V.4.2.2 Environnement

La commission constate que seule la reprise de la voirie de la RD135 sera située en zone Natura 2000 pour laquelle les incidences sont considérées comme non significatives ; le maître d'ouvrage prenant les mesures nécessaires pour réduire l'impact des travaux.

La commission note également que le maître d'ouvrage prendra des mesures adaptées pour le passage en trémie de la RD135 sous la voie ferrée car ce passage, s'effectuant sous le niveau de la nappe phréatique, nécessite la mise en œuvre de dispositifs pour ne pas perturber l'écoulement de la nappe et l'alimentation de la zone humide de Perrignier située en bordure de la RD135. Ces mesures seront précisées dans le cadre des études détaillées lors de la demande d'autorisation environnementale.

La commission estime que les impacts environnementaux seront maîtrisés.

V.4.2.3 Agriculture

La suppression du PN65 impacte 3 exploitations et plus particulièrement une, le GAEC La Rochette, situé à proximité immédiate, et pour lequel le rallongement de parcours pour emprunter le PN64 est de nature à remettre en cause sa viabilité.

La suppression du PN66 impacte directement cette même exploitation en lui retirant 0,4 ha de surface agricole pour le rétablissement de la RD135 mais le choix de la variante de tracé permet de limiter l'effet de morcellement et de préserver l'entité du tènement agricole de 8 ha bordant la RD135.

La commission note la volonté du maître d'ouvrage d'examiner rapidement la situation du GAEC qui fait par ailleurs l'objet d'une demande de la Chambre d'Agriculture signalant les questions de la sécurité, de fluidité des déplacements et de circulations agricoles suite à la fermeture du PN65.

La commission constate par ailleurs que l'impact sur agriculture n'est pas pris en compte par le fonds de compensation collectif prévu pour l'autoroute au regard de l'impact collectif limité de l'opération ferroviaire.

V.4.3 La compatibilité avec les documents d'urbanisme

La commission note l'absence d'incompatibilité du projet avec le SCoT du Chablais.

Le PLU de Perrignier devra 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.5. CONCLUSION

La commission considère que :

- L'intérêt général ne fait pas de doute surtout dans le contexte particulier du site de Perrignier.
- La consommation d'espace est très limitée.
- Le bilan de ce qu'apporte le projet et des contraintes imposées correspondantes n'est pas très aisé à établir notamment à partir d'une approche financière. En revanche le seul critère de la sécurité dans ce cas l'emporte face aux autres atteintes dans un site où la circulation et l'activité vont croître notablement dans les années qui vont suivre.

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 le registre dématérialisé.
- 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 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 concerné le projet autoroutier sans remettre en cause la suppression des passages à niveau.
- Que l'intérêt général du projet lui apparaît être indéniable au regard de ses objectifs sécuritaires.
- Que les avantages du projet l'emportent sur ses inconvénients.
- Que l'Autorité environnementale n'a pas formulé de remarque concernant spécifiquement la suppression des passages à niveau.
- Que le maître d'ouvrage s'est engagé à examiner rapidement la situation du GAEC La Rochette à Perrignier afin de trouver une solution adaptée au maintien de sa fonctionnalité.

Considérant cependant également :

- Que le maître d'ouvrage doit chercher à préserver le confort des riverains avec un haut niveau d'exigence notamment pour les seuils acoustiques en ayant dans sa réflexion un objectif d'équilibre entre les développements qui vont se mettre en place sur ce site impliquant des avantages économiques et les conséquences préjudiciables que ne devront pas subir les riverains et les agriculteurs notamment.

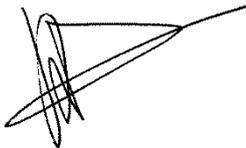
La commission émet un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique du projet

Avec une recommandation portant sur la mise en œuvre d'un enrobé à faible émission acoustique au niveau de l'habitat impacté par la suppression du PN66 et la dénivellation de la RD135.

Fait à Annecy, le 27 septembre 2018

La commission d'enquête

Pascale ROUXEL
Présidente



Michel MESSIN
Membre titulaire



Bernard GIAZZI
Membre titulaire



-