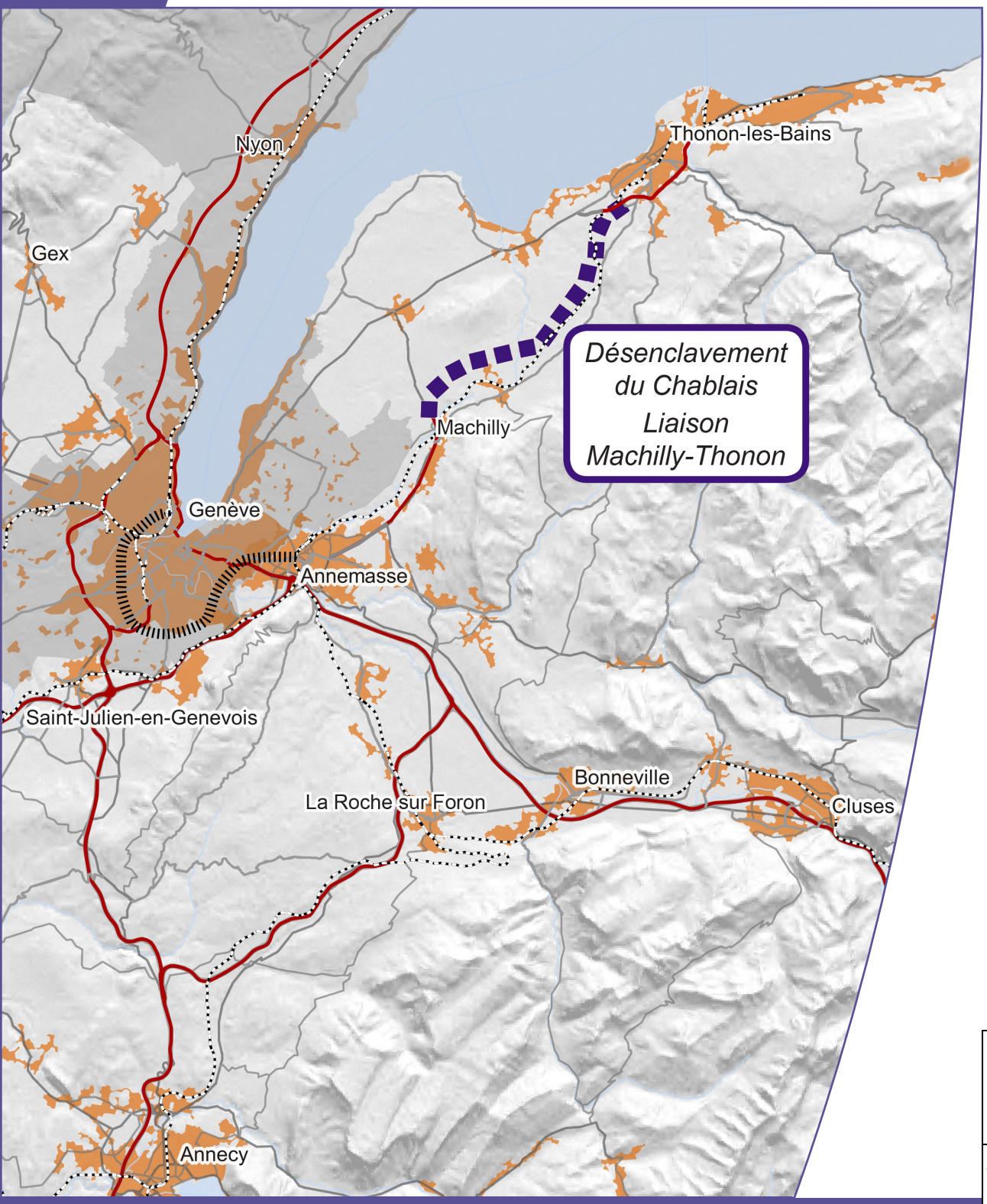
Dossier d'information du public

Avril 2015

Liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

[Sommaire]

Chapitre 1

Contexte général 05

> Liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains 06

Chapitre 2

Pourquoi un dossier d'information au public ? 07

Chapitre 3

Une nouvelle étape dans le désenclavement du Chablais 09

> L'historique du projet 09

> Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est nécessaire 10

Chapitre 4

La dynamique du territoire 11

> L'occupation et le fonctionnement du territoire 11

Un territoire influencé par la dynamique transfrontalière 11

Un territoire qui s'organise 12

> L'offre routière 13

Une offre routière structurée autour de la RD1005 et de la RD903 13

Une situation routière saturée et un trafic en constante augmentation 14

Des routes départementales accidentogènes 14

> Transports en commun : une demande forte entre Thonon-les-Bains et l'agglomération Genève-Annemasse 15

Les cars 15

Les trains 16

> Les infrastructures de transports à l'horizon 2023 17
Le projet CEVA 18
Le BHNS TANGO de l'agglomération d'Annemasse 18
Le projet de tramway d'Annemasse 19
Le projet de ligne BHNS sur la RD1005 19
La déviation de Saint-Gingolph 19

Chapitre 5

L'environnement du projet 20

> Le milieu physique 20
Un relief local vallonné 20
Des ressources en eaux sensibles 21
Un réseau hydrographique développé propice à la vie aquatique 21

> Une biodiversité riche 21

> Le milieu humain 23
Un secteur à fort développement démographique 23
Un paysage de lisières forestières 23
Des espaces agricoles encore bien présents mais menacés 23
Le développement économique 24

Chapitre 6

Le projet de liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains 25

> Les objectifs du projet 25
Les objectifs au niveau régional 25
Les objectifs au niveau local 25

> Les caractéristiques essentielles 25

> L'impact sur les circulations 27
Les trafics attendus sur la liaison 27
Le réaménagement du réseau secondaire au profit des modes alternatifs 27
Les gains de temps directs liés à l'usage de la liaison Machilly / Thonon-les-Bains 28
Les gains de temps induits 29

> La prise en compte de l'environnement naturel et humain 30
Les effets sur le milieu physique 30
Les effets sur le milieu naturel 30
Les effets sur le milieu humain 31
La maîtrise accrue de l'urbanisation 31

> Les modalités de réalisation de la liaison autoroutière Machilly-Thonon-les-Bains 32

Chapitre 7

La concertation envisagée *33*

> Préambule 33

> Informer régulièrement 33

> Concerter sur le projet en amont de la nouvelle enquête d'utilité publique 33
Concertation avec le public 34
Concertation autour de thèmes spécifiques 34

Annexes

Glossaire *35*
Acronymes *37*

[1.Contexte général]

Le Chablais est un territoire de Haute-Savoie bordé au Nord par le Lac Léman, à l'Est par la frontière suisse (canton du Valais) et au Sud par la vallée de l'Arve et les monts du Chablais.

Sa position transfrontalière, son développement touristique lié à l'environnement lacustre et à sa proximité des massifs montagneux, ses activités économiques dynamiques locales le rendent très attractif.

En revanche, le territoire ne dispose pas d'infrastructures qui permettent de répondre aux besoins de mobilité en pleine croissance.
Il est traversé par une seule infrastructure ferroviaire qui relie Annemasse et Evian-les-Bains.
Il est également structuré autour de la RD1005 et de la RD903 qui supportent des niveaux de trafic importants sur des itinéraires traversant de nombreux centres-bourgs.
De plus, ces axes débouchent à Genève et Annemasse sur des voies urbaines déjà très congestionnées aux heures de pointe : au lieu de se diriger sur quelques axes structurants, les véhicules se dispersent et empruntent l'ensemble du réseau routier en venant engorger des petites communes rurales ne disposant pas d'infrastructures adaptées. Cette situation pénalise la qualité de vie du Chablais.

Le **désenclavement du Chablais** a fait l'objet d'une réflexion globale qui a abouti à l'**émergence d'un schéma de transports, multimodal, dimensionné pour le long terme approuvé le 7 juillet 1999** par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Il est notamment fondé sur :

- l'amélioration de l'offre de transports en commun, par le développement ferroviaire (projet CEVA Cornavin - Eaux-vives - Annemasse et déploiement de liaisons ferroviaires vers les pôles régionaux) et le développement des liaisons par autocar sur la RD1005 avec Genève,
- la création d'un axe routier structurant reliant l'A40 au Sud d'Annemasse jusqu'à Thonon-les-Bains.

(source : Conseil Départemental 74)

Cet axe est constitué par :

- le contournement d'Annemasse entre l'A40 et le carrefour RD1206-RD903 (dit «des Chasseurs»), dont l'échéance de réalisation n'est pas encore fixée,
- l'élargissement à 2x2 voies de la RD1206 entre ce carrefour et Machilly, réalisé par l'Etat et mis en service le 24 novembre 2014,
- **une liaison nouvelle entre Machilly et Thonon-les-Bains, objet du présent dossier**,
- le contournement de l'agglomération de Thonon-les-Bains jusqu'au pont de la Dranse, sur la RD1005 (mis en service en juillet 2008), en prolongement de la voie nouvelle précédente.

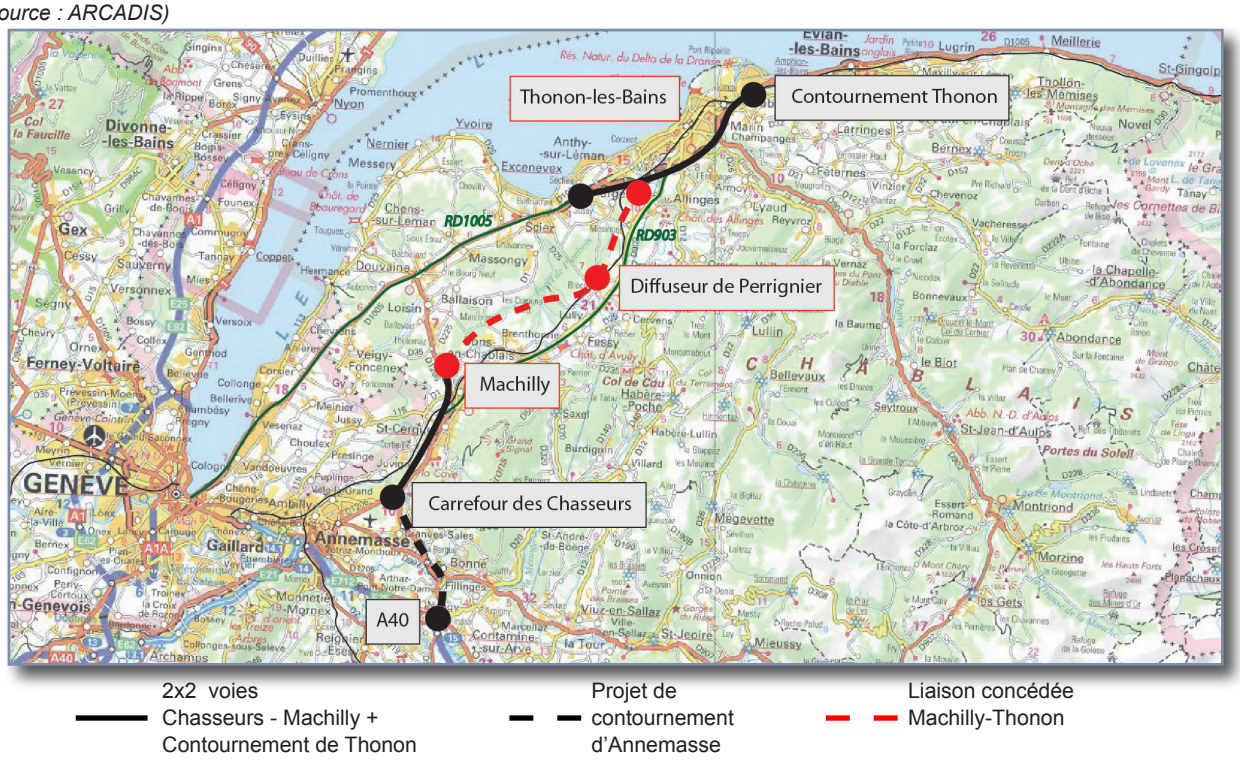
La liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains

Après l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) en 2006 sur la section Chasseurs / Machilly / Thonon-les-Bains, les études ont été poursuivies. Elles ont abouti à la réalisation du tronçon Chasseurs / Machilly par l'Etat, mis en service le 24 novembre 2014. En revanche, les travaux du tronçon Machilly / Thonon-les-Bains n'ont pu être engagés en raison des contraintes budgétaires. Pour le relancer, l'Etat, en lien avec le Conseil Départemental de Haute-Savoie, a fait le choix d'une **réalisation sous concession avec mise à péage**. Dans le cas où les recettes issues du péage seraient insuffisantes pour équilibrer les coûts de construction, une subvention d'équilibre serait prise en charge par le Conseil Départemental de Haute-Savoie. Les modalités de réalisation de la liaison sont explicitées au chapitre 6.

Cette liaison s'étend sur un linéaire d'environ 16,5 km, entre la RD1206 et le diffuseur d'Anthy-sur-Léman sur le contournement de Thonon-les-Bains. Maillon supplémentaire du désenclavement multimodal du Chablais, elle constitue une nouvelle **étape dans la réalisation d'un axe structurant** rapide entre Thonon-les-Bains et le secteur dense de Genève/ Annemasse.

Elle permettra à la fois d'améliorer les déplacements régionaux, mais aussi de limiter le trafic sur les axes secondaires. Ce délestage facilitera la requalification des voies emprutées traversant les centres-bourgs, il permettra ainsi le développement des transports en commun et des modes doux.

Carte de situation de l'axe structurant A40 - Thonon-les-Bains
(source : ARCADIS)



[2. Pourquoi un dossier d'information du public ?]

La liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains, de par ses caractéristiques, **relève des articles L121-8 et R121-2 du Code de l'environnement** prescrivant que les projets de création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées, d'un coût compris entre 150 M€ et 300 M€, doivent être rendus publics.

Le maître d'ouvrage doit alors en **publier les objectifs et les caractéristiques essentielles.**

Tel est l'objet du présent document. Il permet ainsi à chacun, acteurs du territoire et habitants, de prendre connaissance du projet de liaison concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains.

La **DREAL Rhône-Alpes**, maître d'ouvrage (MOA) du projet pour le compte de l'Etat doit aussi, selon l'article L121-8-II du Code l'environnement, indiquer s'il saisit ou non la **Commission Nationale du Débat Public (CNDP)**. Son choix est de ne pas saisir la CNDP, les raisons en sont explicitées au chapitre 7 «la concertation envisagée».

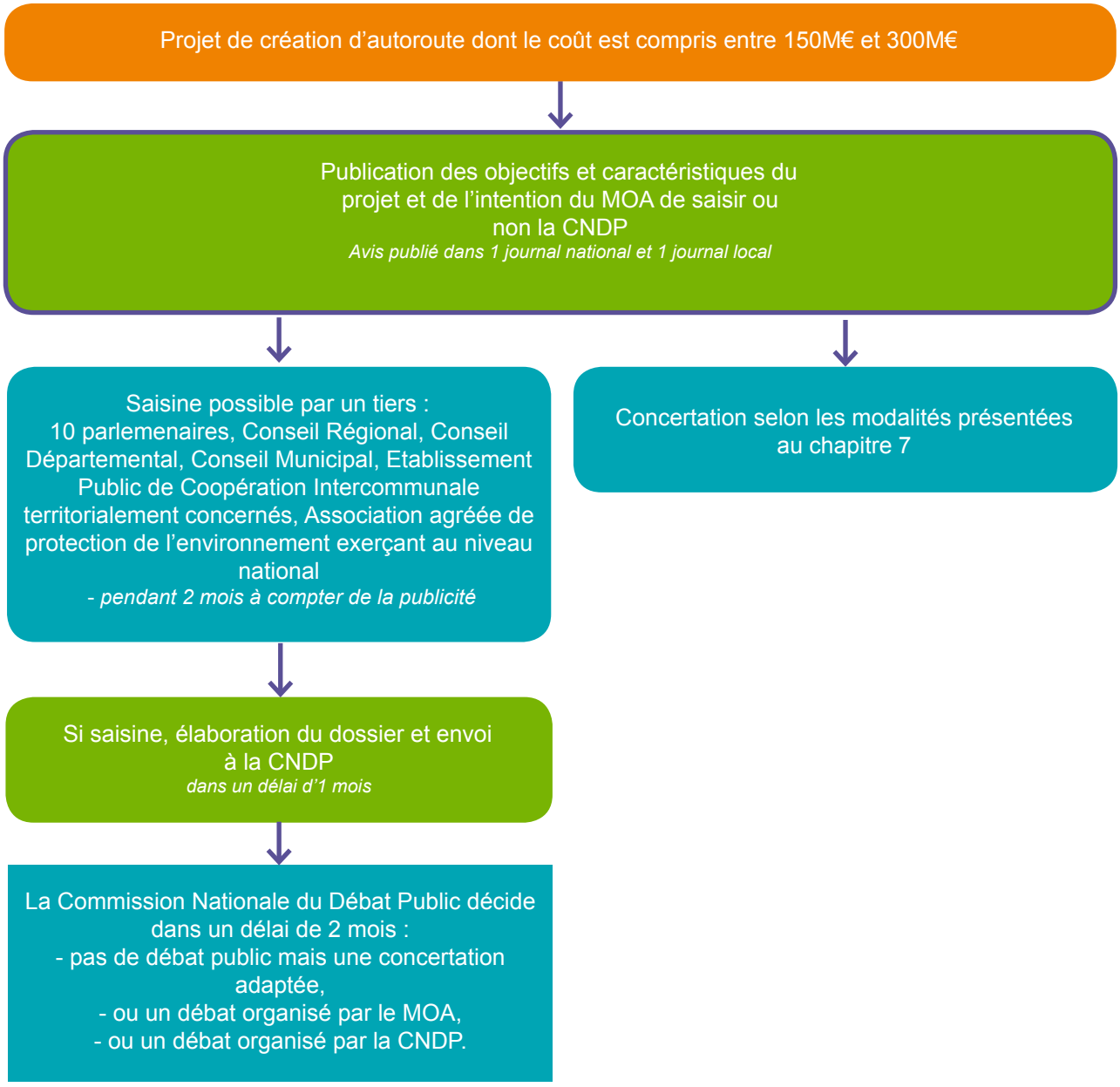
Conformément aux dispositions de l'article L121-8-II du Code de l'environnement, la CNDP peut être saisie par dix parlementaires ou par un conseil régional, un conseil départemental, un conseil municipal, un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement concernés, ou par une association agréée de protection de l'environnement exerçant son activité sur l'ensemble du territoire national. Cette saisine intervient dans un délai de deux mois à compter du moment où le projet est rendu public par le maître d'ouvrage.

Définitions

DREAL - Dans le cadre de la réforme de l'État, le Conseil de modernisation des politiques publiques a décidé, en décembre 2007, la création d'un échelon régional unifié du ministère du Développement Durable: la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Cette structure régionale met en oeuvre les politiques d'aménagement et de développement durable résultant notamment des engagements du Grenelle de l'Environnement ainsi que celles du logement et de la ville.

CNDP - La Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national.

Procédure d'information de la CNDP



[3. Une nouvelle étape dans le désenclavement du Chablais]

L'HISTORIQUE DU PROJET

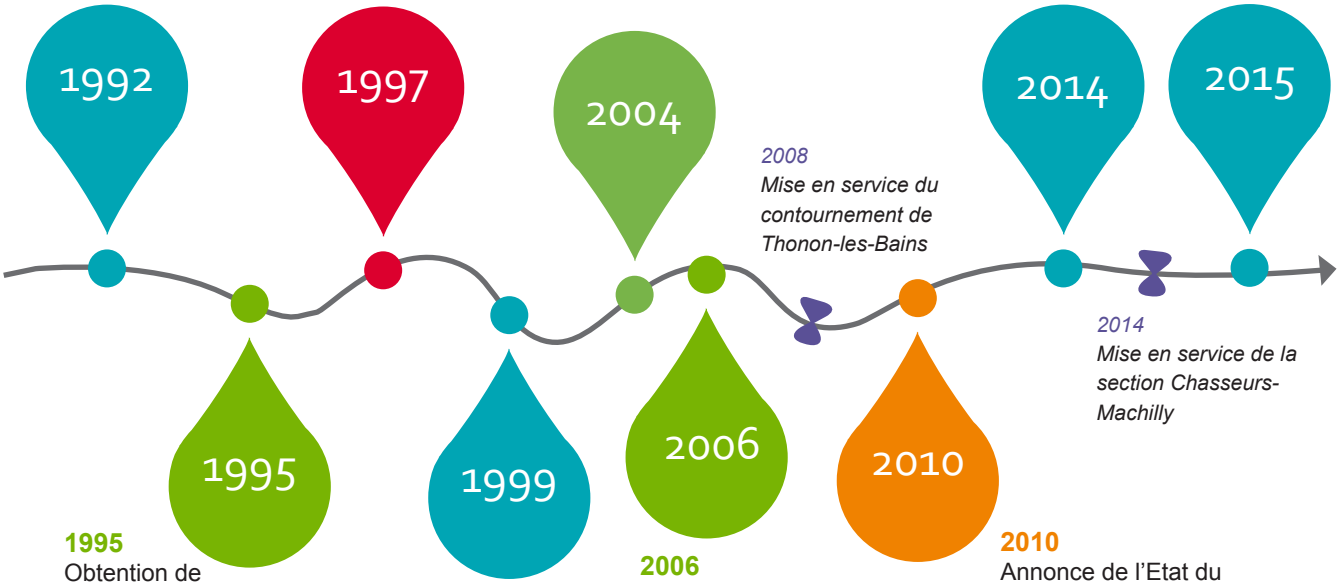
1992
L'Etat inscrit la liaison autoroutière Annemasse-Thonon-Saint-Gingolph (A400) au Schéma directeur routier national

1997
La DUP du projet A400 est invalidée par le Conseil d'Etat suite au recours de communes riveraines et d'associations de défense de l'environnement

2004
Obtention de la DUP contournement de Thonon-les-Bains

2014
Décision de l'Etat à recourir à la mise en concession de la section Machilly-Thonon-les-Bains

2015
Dossier d'information du public pour la liaison concédée Machilly Thonon-les-Bains



1995
Obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'Autoroute A400

1999
Approbation du schéma de désenclavement du Chablais multimodal (routier/transports en commun)

2006
Obtention de la DUP de la section Chasseurs-Machilly-Thonon-les-Bains

2010
Annonce de l'Etat du non financement de la section Machilly-Thonon-les-Bains

Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est nécessaire

Ainsi qu'indiqué au chapitre 1 «Contexte général», les travaux de la route express entre Machilly et Thonon-les-Bains n'ont pu être engagés en raison des contraintes budgétaires. Pour relancer le projet, l'Etat, en lien avec le Conseil Départemental de Haute-Savoie, a fait le choix d'une réalisation sous concession avec mise à péage.

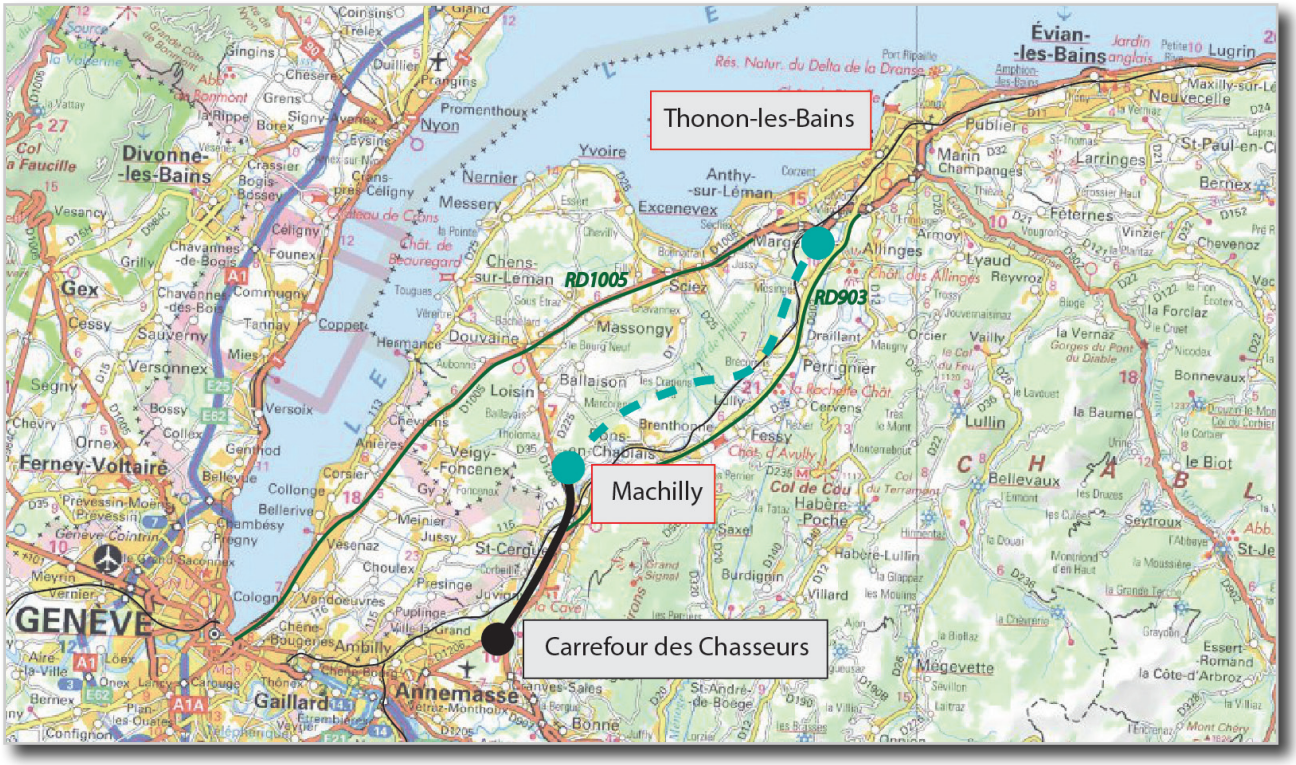
Bien que s'inscrivant globalement dans la bande déclarée d'utilité publique en 2006 et en conservant ses caractéristiques principales, la réalisation de la liaison Machilly / Thonon-les-Bains sous concession avec perception de péage modifie les modalités de financement du projet. **C'est pourquoi une nouvelle déclaration d'utilité publique est nécessaire.**

Définition

DUP - La déclaration d'utilité publique (DUP) est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement en partie sur des terrains privés pour cause d'utilité publique. Cette déclaration est faite par le Préfet ou le Conseil d'Etat à l'issue d'une enquête d'utilité publique.

L'enquête publique vise notamment à démontrer que les avantages du projet pour la collectivité excèdent les coûts et nuisances liés.

Projet déclaré d'utilité publique en 2006
(source : ARCADIS)



[4. La dynamique du territoire]

L'OCCUPATION ET LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

Le Chablais est le territoire le plus au Nord du département de la Haute Savoie, entre lac et montagne.

Le lien fonctionnel avec le reste du département se fait par une artère unique en périphérie de l'agglomération d'Annemasse.

(source : Conseil Départemental 74)

Un territoire influencé par la dynamique transfrontalière

Le territoire du Chablais s'insère dans un projet d'agglomération plus large, appelé **projet d'agglomération franco-valdo-genevois**.

Un projet d'agglomération n°1 a été élaboré le 5 décembre 2007 pour permettre d'«accueillir dans les meilleures conditions à horizon 2030, 200.000 habitants et 100.000 emplois supplémentaires sur le territoire».

Sur la base des résultats d'études localisées, le projet d'agglomération n°2 permet la réactualisation et l'enrichissement du projet n°1.

Il a été arrêté en juin 2012 et est en cours d'approbation. La liaison Machilly-Thonon-les-Bains s'intègre dans ce projet.

A savoir

LE PROJET D'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE se trouve à l'interface de deux pays (la France et la Suisse), de deux cantons (Genève et Vaud) et de deux départements (l'Ain et la Haute-Savoie). Cette agglomération s'étend sur près de 2.000 km2 et compte près de 880.000 habitants et 400.000 emplois. A l'horizon 2030, elle dépassera le million d'habitants.

Un territoire qui s'organise...

Le territoire concerné par le projet se situe à la confluence de 3 SCOT :

- Le SCOT du Chablais approuvé le 23 février 2012,
- Le SCOT de la région d'Annemasse approuvé le 28 novembre 2007,
- Le SCOT des 3 Vallées, en cours d'élaboration.

Le **SCOT du Chablais** affirme la volonté de voir la mise en oeuvre du schéma de désenclavement du Chablais dans son intégralité (volets transports en commun, routier et ferroviaire) afin d'améliorer l'accessibilité au territoire et de développer son attractivité grâce à une connexion aux réseaux routiers nationaux et internationaux. Ainsi, le projet de liaison Machilly / Thonon-les-Bains est inscrit au SCOT (en lien avec le contournement de Thonon-les-Bains et la liaison Chasseurs / Machilly) dans le but de résorber le flux routier sur la RD1005, la RD903 et la RD1206.

Moins concerné par le projet de liaison Machilly / Thonon-les-Bains, la politique de déplacements mise en place dans le **SCOT de la région d'Annemasse** vise surtout à dissuader le transit par la ville agglomérée, pour le reporter vers les transports collectifs ou vers des itinéraires de contournement.

Ce dernier se prononce donc en faveur d'aménagements permettant d'assurer un contournement efficace de l'agglomération, comme la réalisation :

- d'un contournement routier de la ville agglomérée entre le carrefour des Chasseurs et l'autoroute A40,
- de la section « Chasseurs / Machilly » qui permet notamment de sécuriser ce secteur dangereux.

Il ne s'exprime pas sur le désenclavement du Chablais au-delà de Machilly.

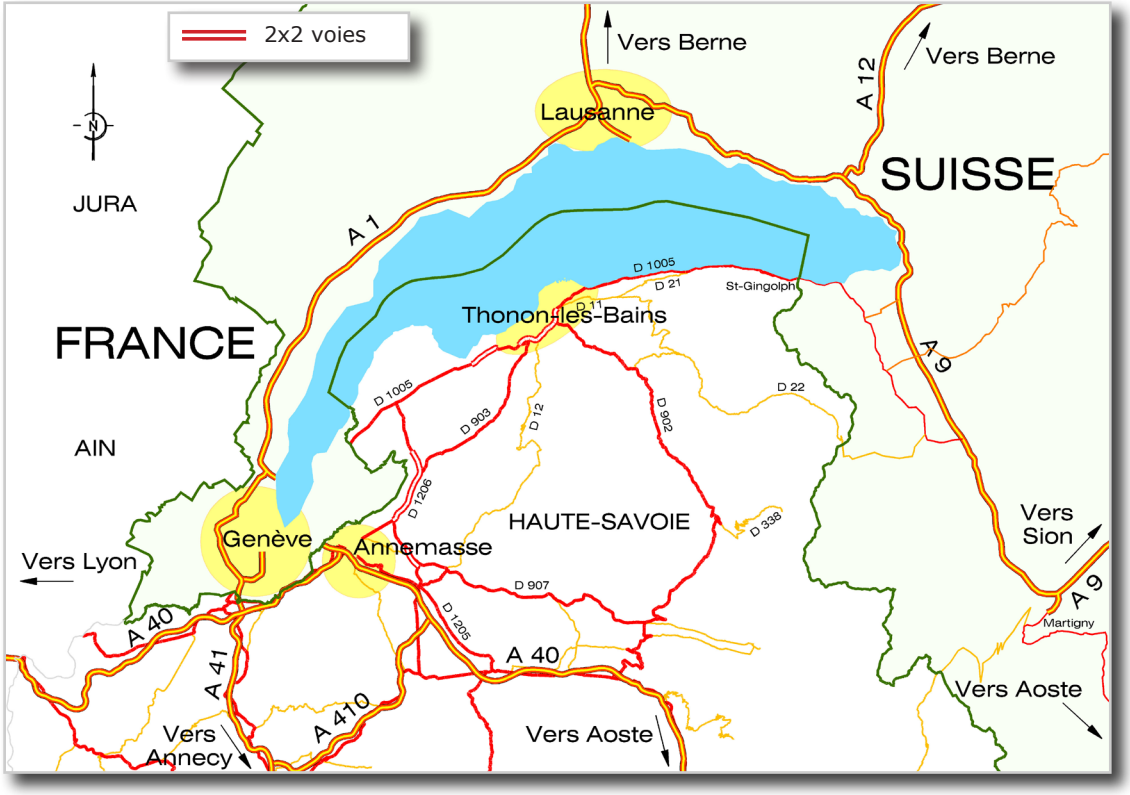
Le **SCOT des 3 Vallées** est en cours d'élaboration. Il est concerné par le projet de désenclavement du Chablais qui influera sur les déplacements en périphérie du territoire, notamment sur les échanges avec le canton de Genève et l'agglomération d'Annemasse.

Définition

SCOT - Le Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme et de planification stratégique. Il définit les orientations de l'aménagement du territoire pour une dizaine d'années. Sa vocation est de trouver un équilibre entre préservation du cadre naturel et développement urbain.

L'OFFRE ROUTIÈRE

Carte du réseau viaire
(source : Conseil Départemental 74)



Une offre routière structurée autour de la RD1005 et de la RD903

Les échanges Est-Ouest du Chablais sont structurés par deux axes majeurs :

- la RD1005 reliant Genève à St-Gingolph,
- la RD903 entre Machilly et Thonon-les-Bains.

Ces deux axes se raccordent :

- à l'Ouest sur la RD1206 reliant Annemasse à Douvaine. Cette route départementale est à 2x2 voies entre le carrefour des Chasseurs et Machilly (mise en service en 2014).
- à l'Est sur le contournement de Thonon-les-Bains à 2x2 voies également (mise en service en 2008).

Section à 2*2 voies - Chasseurs/Machilly
(© C. Pedrotti et F. Louis)

Chiffres clés

79% des déplacements domicile/travail se font en voiture (dans le Chablais),

37 tués sur la route en 2013 (chiffres à l'échelle départementale)

source : Observatoire départemental 2014

La RD 1005 et la RD903 traversent dans le Chablais les centre-bourgs suivants :

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

Ainsi l'organisation spatiale du réseau viaire contribue à enclaver le territoire du Chablais qui reste mal relié au reste du département et à la Suisse.

Carte représentant les communes traversées par la RD1005 et la RD903 *(source : www.cg74.fr)*

Une situation routière saturée et un trafic en constante augmentation

Le trafic journalier observé en 2013 sur la RD1005 est de près de 19.500 véhicules entre Douvaine et Thonon-les-Bains et de 12.800 sur la RD903 entre Bons-en-Chablais et Thonon-les-Bains.

La part des poids lourds est de 5,1 % sur la RD903 et de 5,2 % sur la RD1005, proche de la moyenne départementale (6%).

Entre 2000 et 2013, le trafic a augmenté de 13% sur la RD1005 et de 19% sur la RD903.

En périodes de pointe du matin et du soir, on notera des niveaux de saturation actuels denses des RD903, RD1005 et RD1206 dans le secteur :

- Entre Douvaine et Anthy-sur-Léman, la RD1005 atteint un niveau de saturation compris entre 70 et 90%, avec un maximum de 110% à l'approche de l'intersection avec la RD325 à l'Est de Sciez et au centre de Douvaine.
- Entre Machilly et Allinges, la RD903 présente un niveau de saturation compris entre 70 et 90% avec un maximum de 110% à Bons-en-Chablais.
- Sur la RD1206, de Douvaine à l'intersection avec la RD35 à Loisin, le niveau de saturation est de 70%, avec un maximum de 90%.

A savoir

La saturation d'une route est exprimée sous la forme d'un pourcentage de sa capacité. La capacité correspond au nombre maximal de véhicules pouvant être écoulé en une heure. Au-delà de ce seuil, le plus petit incident risque d'entraîner la formation de bouchons.

Des routes départementales accidentogènes

Entre 2009 et 2013, l'accidentologie sur la RD1005 est assez faible au regard des indicateurs départementaux :

- Densité d'accidents : 0,12 pour une moyenne de 0,14 en Haute-Savoie ;
- Taux moyen d'accidents : 1,7 pour une moyenne de 5,19 en Haute-Savoie.

En revanche, la section de la RD903 entre Bons-en-Chablais et Allinges est un itinéraire à risque anormalement élevé au regard des deux indicateurs :

- Densité d'accidents : 0,33 pour une moyenne de 0,14 en Haute-Savoie ;
- Taux moyen d'accidents : 7,1 pour une moyenne de 5,19 en Haute-Savoie.

Définitions

Densité d'accidents - nombre d'accidents par kilomètre de voirie par an.

Taux d'accidents - nombre d'accidents par an pour 100 millions de kilomètres parcourus.

TRANSPORTS EN COMMUN : UNE DEMANDE FORTE ENTRE THONON-LES-BAINS ET L'AGGLOMÉRATION GENÈVE-ANNEMASSE

Les cars

Le Chablais est desservi par le réseau de lignes interurbaines de Haute-Savoie LIHSA, mis en place sous la responsabilité du Conseil Départemental de Haute-Savoie.

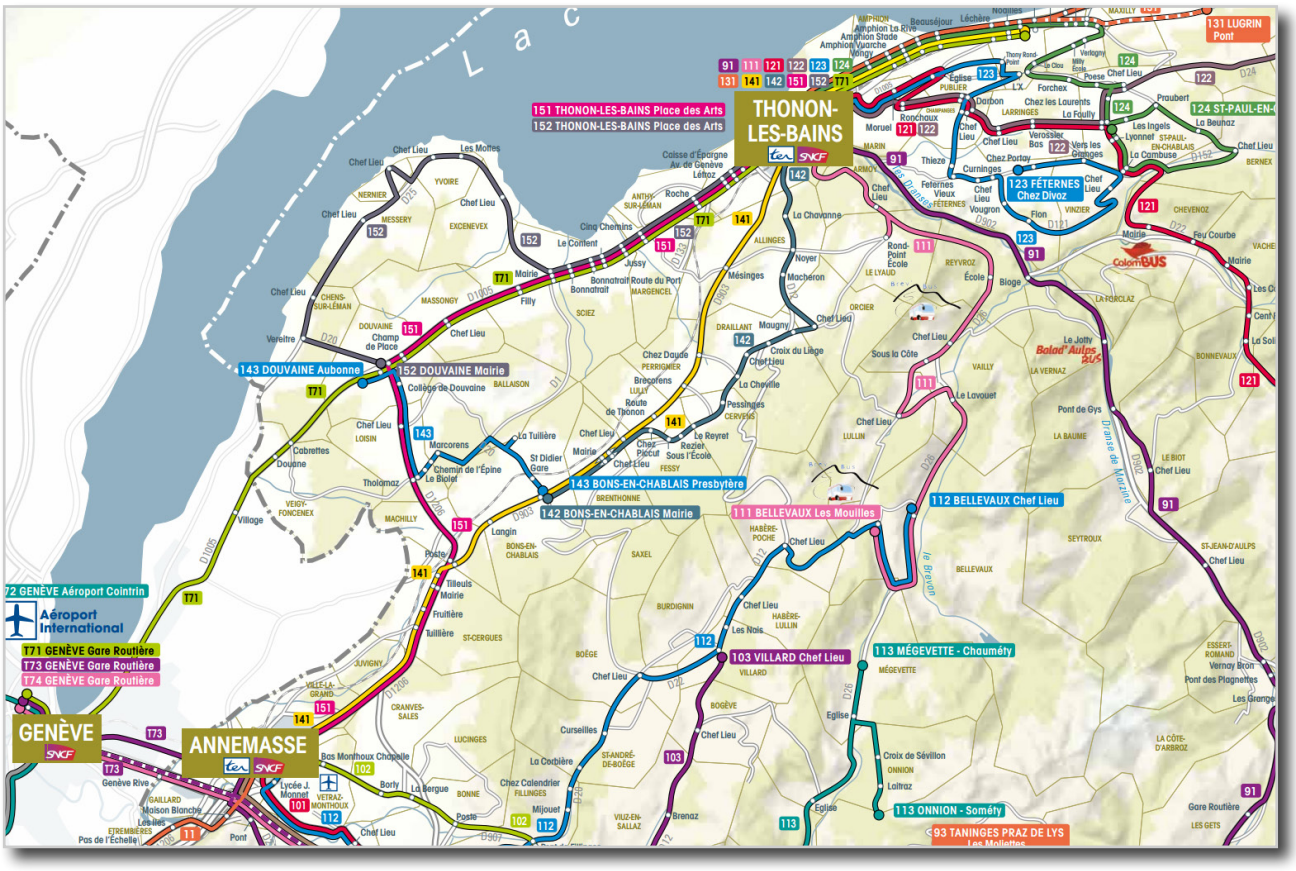
Il fonctionne principalement entre Thonon-les-Bains et Genève et pour les trajets domicile-travail. La ligne commerciale T71 Evian-les-Bains - Thonon-les-Bains – Douvaine – Genève est la ligne la plus fréquentée du Chablais avec **près de 311.000 voyages/an** (soit une moyenne d'environ 1.160 voyages/jour ouvré).

Cette ligne offre à ce jour, 23 allers et 22 retours entre Thonon-les-Bains et Genève avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe. Elle emprunte la RD1005 et est donc pénalisée par la saturation du réseau.

En effet, en heure de pointe, la perte de temps par rapport à la période creuse est en moyenne de 13 minutes sur l'itinéraire entre Thonon-les-Bains et Veigy-Foncenex (frontière Suisse).

Les autres lignes entre Thonon-les-Bains et Annemasse-Genève sont beaucoup moins utilisées (moins de 10.000 voyages par an). Elles assurent principalement les trajets scolaires.

Extrait du plan des lignes - Réseau Lihsa *(source : www.cg74.fr)*

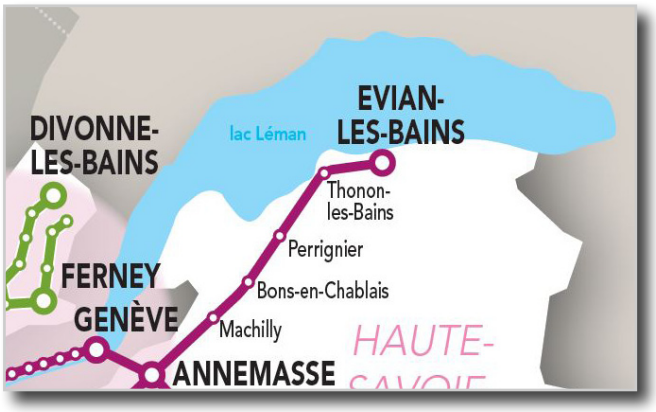


Les trains

Le Chablais est desservi par une ligne ferroviaire reliant Annemasse à Evian-les-Bains. Cette ligne dessert les gares suivantes :

- Machilly,
- Bons en Chablais,
- Perrignier,
- Thonon-les-Bains.

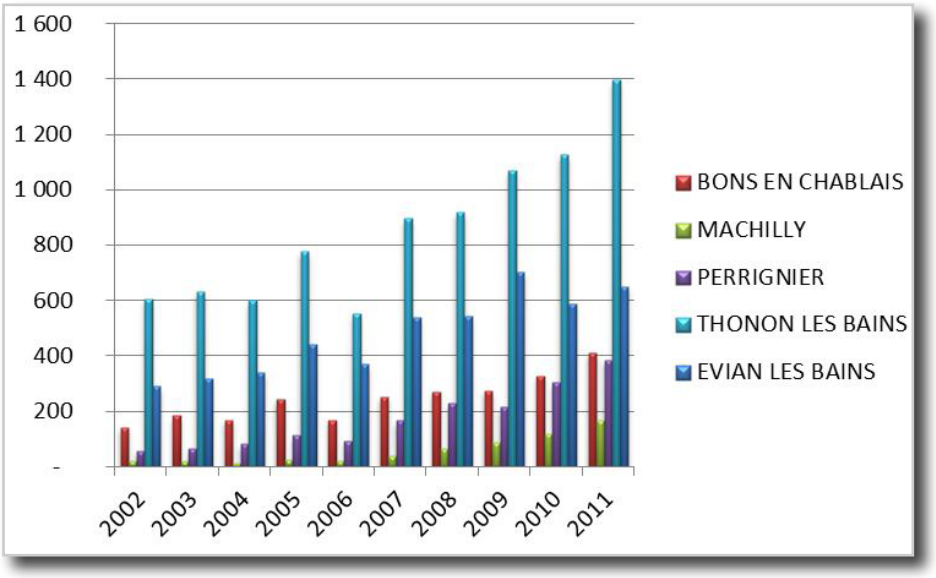
Extrait du plan des lignes - Réseau TER
(source : www.rhonealpes.fr)



La fréquence offerte en semaine entre le Chablais et Annemasse est de 12 allers et 10 retours par jour.

Ces dernières années, on observe une constante augmentation de la fréquentation des gares, synonyme de changements dans les habitudes de transports notamment lors des trajets domicile-travail.

Evolution de la fréquentation quotidienne moyenne par gare entre 2002 et 2011
(source : ARCADIS d'après données SNCF - Comptages trains TER)



Les infrastructures de transports à l'horizon 2023

Plusieurs projets d'infrastructures de transports sont envisagés à l'horizon 2023 sur le territoire du Chablais, en plus de la liaison autoroutière concédée Machilly / Thonon-les-Bains.

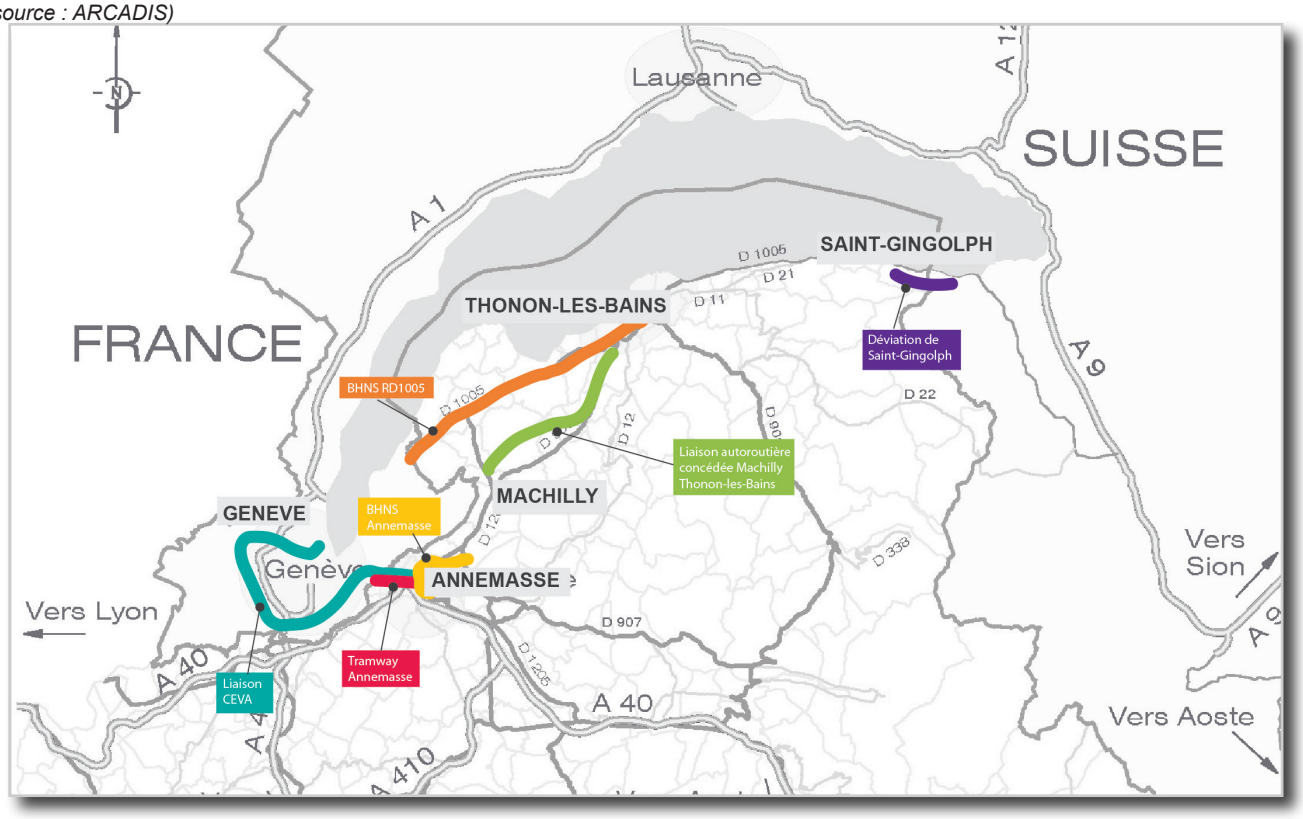
Le projet CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) consiste à réaliser une liaison ferroviaire interurbaine structurante et irriguante entre les gares de Genève, Cornavin et Annemasse.
En complément du CEVA, des projets de transports plus urbains type tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS) permettent d'apporter une cohérence à l'offre de transports collectifs sur l'ensemble du territoire.

A Annemasse, le BHNS TANGO permettra de relier directement le futur CEVA à la gare d'Annemasse, donnant ainsi la possibilité de rejoindre la gare de Cornavin en moins de 30 minutes depuis le site Altéa.
Le projet d'extension de la ligne de tramway 12 à Annemasse apportera une offre complémentaire au CEVA en assurant la desserte du centre d'Annemasse, de Gaillard, Ambilly et Genève.

Le BHNS 1005 complètera également l'offre de transports en commun en améliorant la desserte entre Thonon-les-Bains et Genève.

En complément de ces offres de transports collectifs la qualité de desserte du territoire se traduira également par l'amélioration et la sécurisation des infrastructures routières avec le projet de déviation de Saint-Gingolph.

Carte des projets d'infrastructures de transport à l'horizon 2023
(source : ARCADIS)



Le Projet CEVA (Cornavin, Eaux-Vives, Annemasse)

Maître d'ouvrage : SNCF Réseau (partie française)

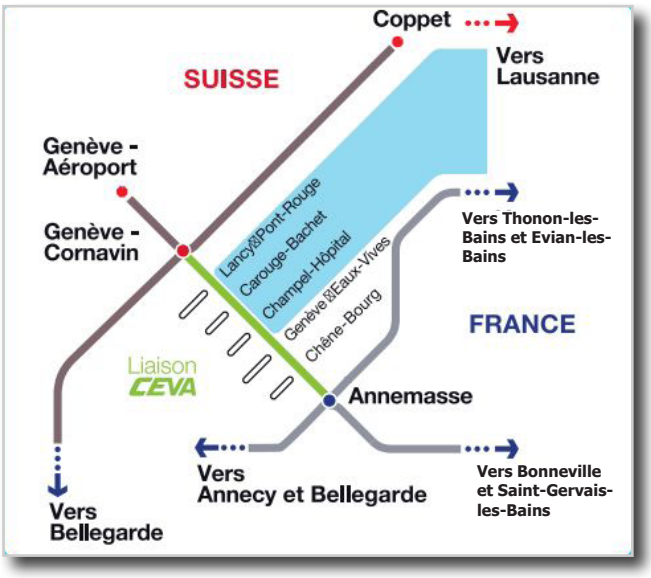
C'est un projet de raccordement ferroviaire transfrontalier d'environ 16 km entre la gare de Genève-Cornavin et celle d'Annemasse, en passant par Genève-La Praille et la gare de Genève-Eaux-Vives.

Ce projet nécessite côté France :

- l'aménagement et le doublement de la voie en tranchée couverte entre la frontière et la gare d'Annemasse sur 2 km,
- la révision du plan de signalisation dans la gare d'Annemasse pour la réception d'un plus grand nombre de trains en provenance et à destination de la Suisse.

Le projet CEVA a pour but d'améliorer l'offre de desserte en proposant une liaison périurbaine directe de Genève à Annemasse. Cette nouvelle infrastructure doit permettre la circulation en heure de pointe de 6 trains par heure entre Annemasse et Genève-Cornavin, 2 trains par heure sur les branches de l'étoile ferroviaire d'Annemasse et ce, jusqu'à Evian-les-Bains, Saint-Gervais-les-Bains et Annecy.

Schéma de la liaison CEVA - Cornavin, Eaux-Vives, Annemasse
(source : www.grand-geneve.org)



Ce projet fournit une offre ferroviaire attractive contribuant au report modal et permet par ailleurs une connexion à l'aéroport de Cointrin. Il fait partie des objectifs définis dans le cadre du schéma de désenclavement du Chablais.

Le BHNS TANGO de l'agglomération d'Annemasse

Maître d'ouvrage : Annemasse Agglo

Le projet de BHNS, dénommé TANGO, consiste en la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service d'une longueur de 7,3 km environ entre le lycée Jean Monnet, situé au Sud de la ville d'Annemasse, et à l'Est de la commune de Ville-la-Grand au droit du futur parc-relais.

Deux projets de parcs-relais à chaque extrémité de la ligne permettent aux automobilistes venant de l'extérieur d'utiliser la ligne « TANGO » et complètent les aménagements de l'opération :

- le parc-relais Altéa - les Chasseurs sur la commune de Ville-la-Grand,
- le parc-relais du lycée Jean Monnet à proximité immédiate du lycée.

La ligne BHNS desservira les villes d'Annemasse et de Ville-la-Grand, grâce à 14 stations présentant des interdistances variant entre 235 m dans l'hypercentre d'Annemasse et 850 m dans le secteur de la zone d'activité industrielle de Ville-la-Grand. Il proposera une fréquence d'un bus toutes les 9 minutes environ.

Le projet du tramway d'Annemasse

Maître d'ouvrage : Annemasse Agglo

Il consiste en l'extension de la ligne 12 du tramway genevois vers le centre-ville d'Annemasse sur une distance de 3,2 km. Il relie la douane entre la France et la Suisse (Moëllesulaz) et la future avenue Lucie Aubrac localisée au droit du terminus en passant par le centre-ville d'Annemasse.

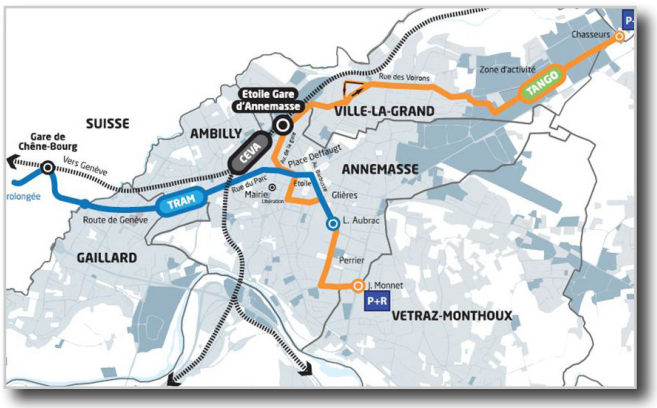
La ligne de tramway relie donc Genève à Annemasse en desservant les communes de Gaillard et d'Ambilly. Sept stations sont présentes sur le trajet du tramway avec une interdistance moyenne d'environ 480 mètres.

Le projet propose une fréquence d'un tramway toutes les 9 minutes environ, toute la journée.

Ce projet a pour objectif d'accompagner la dynamique démographique et l'augmentation des flux de déplacement sur l'agglomération annemassienne en proposant une offre de transports diversifiée.

Carte du système de déplacement de l'agglomération d'Annemasse

(source : www.annemasse-agglo.fr)



Le projet de BHNS sur la RD1005

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental de Haute-Savoie

Il relie Thonon-les-Bains à Genève et permettra le déploiement de l'offre de transports collectifs pour atteindre 40 allers/retours par jour et une fréquence de 8 minutes en période de pointe. La fréquentation attendue en 2030 est de 60.000 voyages par mois (soit environ 2.000 voyages/jour).

L'ouverture de cette ligne nécessite des travaux d'aménagement sur la RD1005 entre Thonon-les-Bains et Veigy-Foncenex et aux abords.

Dans un premier temps, l'aménagement du BHNS consistera principalement en l'aménagement de couloirs d'approche en entrée et sortie des communes traversées et d'éventuelles portions en site propre entre Sciez et Bonnatrait, afin de limiter et fiabiliser les temps de parcours. Sept parkings-relais d'une capacité totale d'environ 600 places seront également créés ou aménagés.

Après la mise en service de la liaison Machilly / Thonon-les-Bains, des aménagements complémentaires en site propre sont envisagés sur la RD1005, celle-ci étant délestée d'une partie de son trafic journalier par la nouvelle infrastructure.

La déviation de Saint-Gingolph

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental de Haute-Savoie (partie française)

Les communes de Saint-Gingolph en France et en Suisse sont limitrophes et traversées par un axe routier dénommé RD1005 en France et H21BO en Suisse.

Il s'agit de créer un itinéraire alternatif à la route actuelle afin de limiter le trafic de transit traversant le centre-bourg de Saint-Gingolph, notamment le transit de poids-lourds.

Côté français, le tracé de 1.400 m, démarre à l'ouest au lieu-dit «Séchaud» et se raccorde au projet Suisse au droit de la rive droite du torrent de la Morge.

Le projet est mené conjointement par les collectivités compétentes : le Conseil Départemental de Haute-Savoie en France et le canton du Valais en Suisse.

[5. L'environnement du projet]

Le milieu physique

Un relief local vallonné

La liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains sera implantée dans une vallée empruntée jadis par le glacier quaternaire rhodanien. Cette dernière est caractérisée par des pentes douces et une topographie marquée par les collines de Ballaison et d'Allinges constituant des buttes témoins d'âge Tertiaire.

(source : Google Street view)

Carte du Chablais - Milieu physique
(source : SCOT du Chablais)

Des ressources en eaux sensibles

Les eaux souterraines sont présentes dans des nappes ponctuelles principalement contenues dans les formations sablo-graveleuses, ainsi que dans des nappes d'accompagnement au droit des nombreux ruisseaux.

Certains captages sont concernés par l'opération : notamment les captages du Bois d'Anthy où les périmètres rapproché et éloigné seront traversés par le projet.

Un réseau hydrographique développé propice à la vie aquatique

De nombreux cours d'eau s'inscrivant dans le bassin versant du Sud-Ouest Lémanique (Foron de Sciez, Redon), sont interceptés par le projet.

Ces cours d'eau et leurs affluents présentent les spécificités suivantes :

- la remontée et la reproduction de la truite de lac localement,
- la présence de l'écrevisse à pattes blanches,
- un milieu aquatique de bonne qualité,
- un intérêt pour la pêche amateur.

De plus, l'ensemble des rivières traversées par le projet sont couvertes par un contrat de rivière visant la préservation et la mise en valeur des milieux aquatiques.

Une biodiversité riche

L'environnement de l'opération est largement représenté par des espaces naturels forestiers, zones humides, prairies, constituant des habitats recensés comme ZNIEFF, bois classés ou site Natura 2000 **(zones humides du Bas-Chablais)**. De nombreuses espèces animales et végétales protégées et remarquables y trouvent refuge.

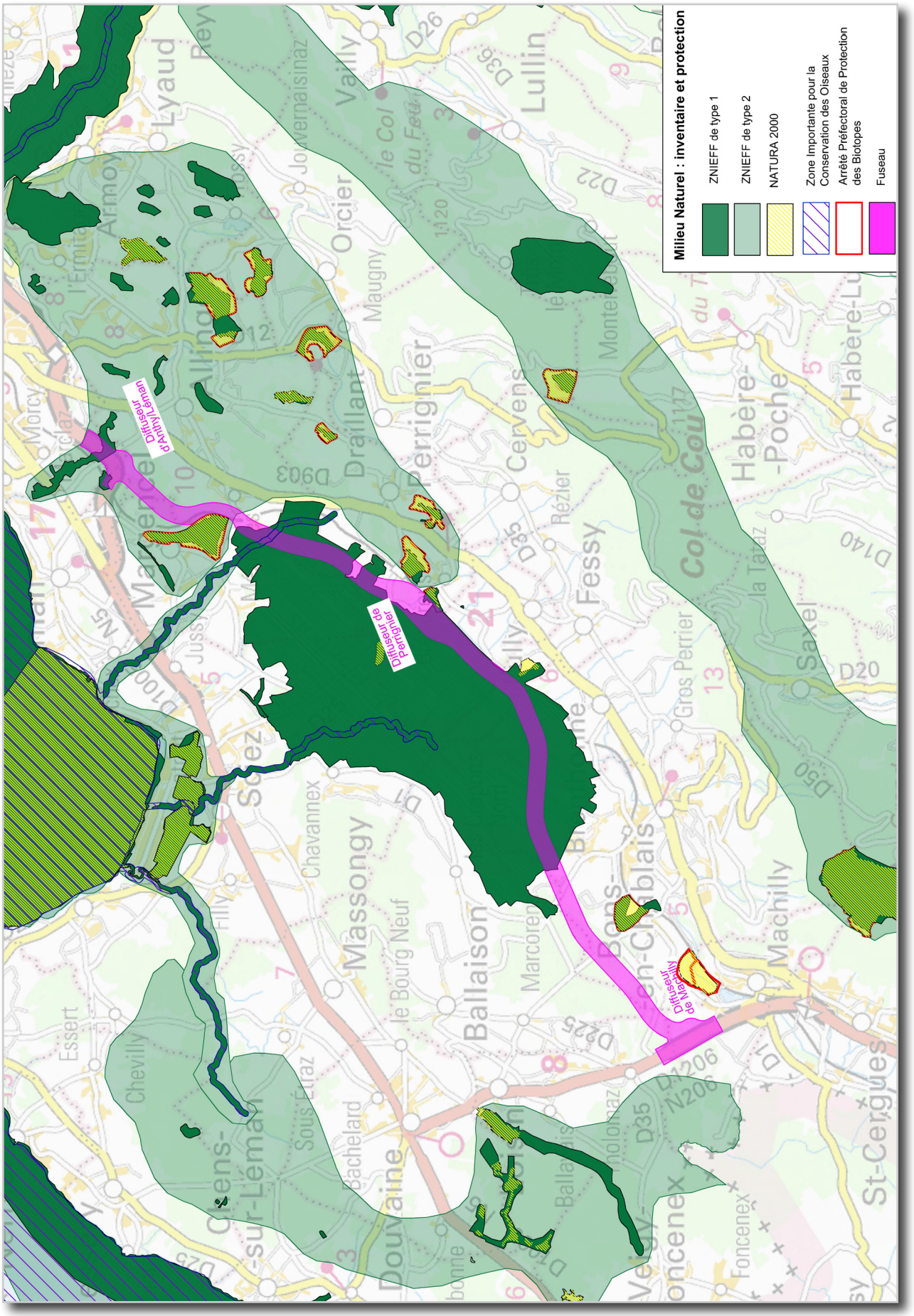
Les échanges faunistiques sont nombreux entre les massifs forestiers des terrasses lémaniques et le piémont du Chablais, échanges facilités par de nombreux corridors biologiques notamment dans la forêt de Planbois.

La succession de zones ouvertes et forestières est génératrice d'une diversité intéressante au niveau du périmètre de l'opération.

La conception du projet s'attachera à minimiser les impacts environnementaux. Les actions prévues en ce sens sont détaillées au chapitre 6 « Le projet » et donneront lieu à des concertations spécifiques explicitées au chapitre 7 « La concertation envisagée ».

Carte du fuseau dans le milieu naturel

(source : Conseil Départemental 74)



Le milieu humain

Un secteur à fort développement démographique

Le Chablais connaît un développement démographique et économique important depuis les dernières décennies.

Ce territoire a connu une augmentation de population, de 9% en 5 ans, soit une croissance moyenne annuelle de +1,73 %, supérieure à celle de la Haute-Savoie qui est de +1,42 % et à celle de la Région Rhône-Alpes qui est de +0,9%.

	Population recensée	Taux de croissance annuel
Chablais	1990 : 97 739 habitants	
	1999 : 106 268 habitants	+ 0,96% (1990-1999)
	2006 : 119 420 habitants	+ 1,68% (1999-2006)
	2011 : 130 159 habitants	+ 1,73% (2006-2011)
Haute-Savoie	1990 : 568 286 habitants	
	1999 : 631 679 habitants	+ 1,18% (1990-1999)
	2006 : 696 254 habitants	+ 1,41% (1999-2006)
	2011 : 746 994 habitants	+ 1,42% (2006-2011)

Un paysage de lisières forestières

La bande déclarée d'utilité publique en 2006 passe pour l'essentiel en lisière du massif des Planbois et épargne ainsi la forêt. Elle se situe au large de l'urbanisation et rarement à proximité du bâti.

(source : dossier de projet - Egis - 2013)

Des espaces agricoles encore bien présents mais menacés

C'est dans les plaines et sur les plateaux que l'activité agricole est la plus forte et la plus présente. C'est le cas du Bas Chablais, qui présente des espaces plats, mécanisables, permettant tout type de culture, y compris céréalières.

(source : dossier de projet - Egis - 2013)

Une pression foncière importante s'exerce sur ces surfaces agricoles qui subissent une consommation d'espace importante liée à l'urbanisation, que ce soit directement (lotissements, zones d'activité, habitat isolé, équipements divers…) ou indirectement (bassins de rétention, axes de transports…). La périurbanisation de la campagne s'accompagne également d'un usage des terres tourné vers les loisirs (notamment des particuliers parquant des chevaux), consommant davantage de terres agricoles.

D'après le premier diagnostic de la situation agricole réalisé en 2011 par la Chambre d'Agriculture de Savoie Haute-Savoie dans le cadre des études de la voie express entre Machilly et Thonon-les-Bains, la superficie de terres agricoles sur la bande d'étude de 300 m de largeur, est de 310 ha. Près de 190 ha de ces terres agricoles sont des prés de pâture et de fauche.

Le développement économique

L'économie du Chablais est structurée autour du pôle de l'agglomération Thonon-Evian-les-Bains, des vallées touristiques et de la proximité de la Suisse.
On recense près de 47.000 actifs pour 36.000 emplois dans le Chablais (territoire du SIAC) en 2010. Ce phénomène est lié notamment à l'emploi frontalier de plus en plus influent et induit par conséquent, un temps de trajet domicile-travail qui s'allonge. Plus de la moitié des actifs travaillent en dehors de leur lieu de résidence.

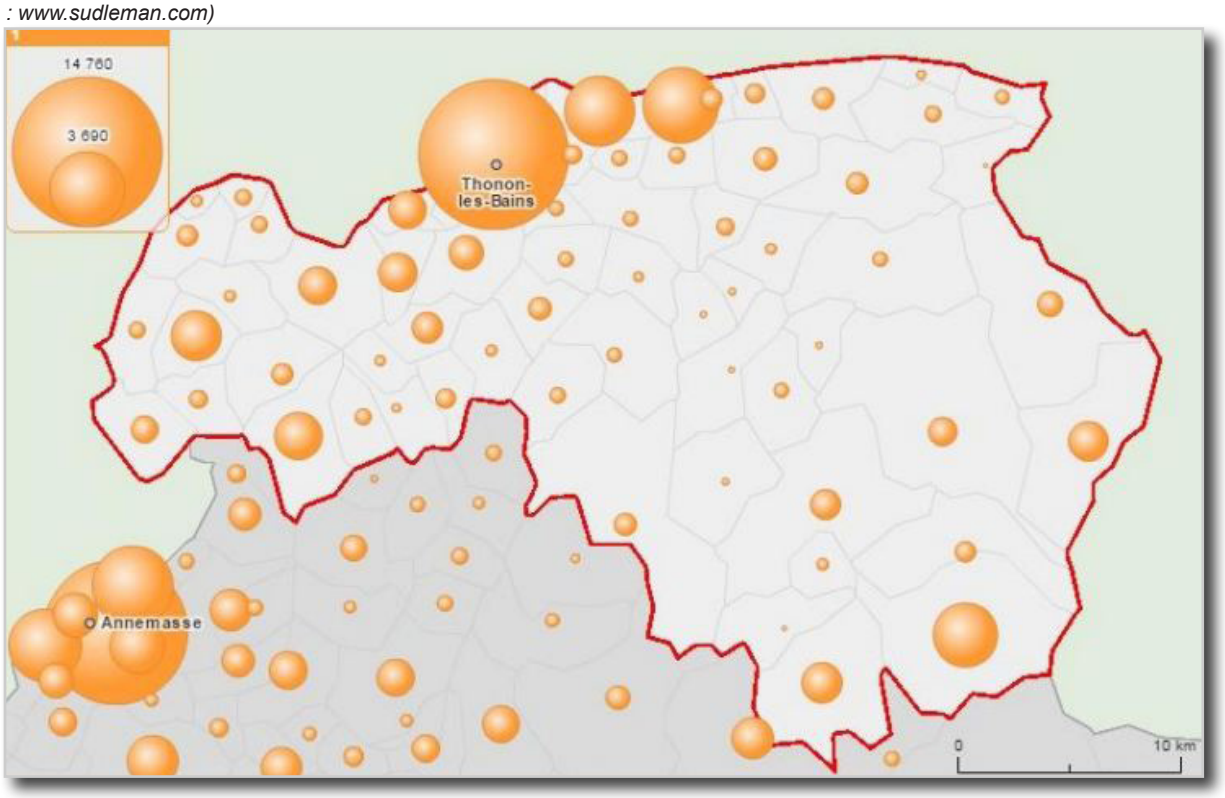
L'activité tertiaire due au tourisme, aux services à la personne et au commerce prédomine sur l'économie interne du territoire. Le tourisme du Chablais est notamment dynamisé par la bi-saisonnalité de la fréquentation du territoire lié à son positionnement entre lac et montagne. Une partie du secteur commercial (principalement dans l'alimentaire) fonctionne également au rythme des saisons touristiques.

L'emploi industriel est concentré autour de l'agglomération de Thonon-Evian-les-Bains, Perrignier, Bons-en-Chablais et Douvaine. Les grands établissements qui dominent le secteur industriel sont la Société des Eaux Minérales d'Evian-les-Bains (groupe Danone), Thalès Electronique (groupe Thomson), les Papeteries du Léman (groupe Bolloré) et les Fonderies du Léman, métallurgie (groupe Rencast).

L'activité artisanale est répartie de manière équitable sur le territoire. Elle est portée essentiellement par le secteur « Bâtiment et Travaux publics ».

L'activité dominante de l'agriculture est l'élevage laitier avec la fabrication des fromages. Cette spécificité locale est mise en valeur par les nombreuses appellations et labels qui assurent aux agriculteurs une reconnaissance de leur travail à une échelle plus vaste.

Localisation de l'activité économique du Chablais
(source : www.sudleman.com)



[6. Le projet de liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains]

Les objectifs du projet

La liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains a pour objectif d'améliorer la desserte du Chablais ainsi que la qualité de vie des usagers et des riverains des principaux axes de circulation actuels. Elle constitue un maillon supplémentaire dans la création d'un axe structurant entre Annemasse et Thonon-les-Bains.

Les objectifs au niveau régional

Desservir et irriguer le territoire situé au Sud de Thonon-les-Bains depuis l'agglomération d'Annemasse et l'autoroute A40.

Améliorer les échanges entre les différents pôles d'attraction de la région que sont les agglomérations thononaise et annemassienne en **diminuant les temps de parcours**.

Les objectifs au niveau local

Offrir une infrastructure adaptée permettant :

- une réappropriation et une requalification urbaine des voies déchargées des trafics de transit et d'échange, et des espaces proches des infrastructures routières,
- le développement sur ces voies déchargées d'une offre de transport en commun performante,
- l'amélioration des conditions de circulation et en conséquence l'amélioration de la sécurité des riverains et des usagers sur les voies déchargées.

Les caractéristiques essentielles

Le projet consiste en la réalisation d'une autoroute concédée à 2x2 voies de 16,5 km entre la RD1206 à Machilly et le diffuseur d'Anthy-sur-Léman sur le contournement de Thonon-les-Bains.

Les accès riverains directs ne seront pas autorisés mais des points d'échanges spécifiques seront aménagés.

Le projet de liaison concédée reprend les grands principes du projet présentés dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de 2006 :

- fuseau de moindre impact environnemental implanté majoritairement en lisière Sud de la forêt de Planbois,
- 3 diffuseurs : 2 aux extrémités et 1 à Perrignier,
- vitesse limitée à 110 km/h.

Du fait de la mise en concession, une barrière de péage pleine voie et un centre d'entretien seront implantés au voisinage de l'échangeur de Perrignier.

Le coût de la liaison concédée est estimé à 200 millions d'euros HT (valeur janvier 2014).

Le montant du péage sera proportionnel à la distance parcourue (Machilly - Perrignier, Perrignier - Thonon-les-Bains ou l'ensemble de la liaison), respectant ainsi un principe d'égalité de tous les usagers.

Par référence aux tarifs kilométriques observés sur le réseau concédé d'ores-et-déjà en service, les montants de péage envisagés sont les suivants (T.T.C.) :

- Véhicule Léger (VL) :

- entre 1,00 € et 1,40 € pour Machilly / Perrignier;

- entre 0,60 € et 1,00 € pour Perrignier / Thonon-les-Bains,

- Poids-Lourds (PL) :

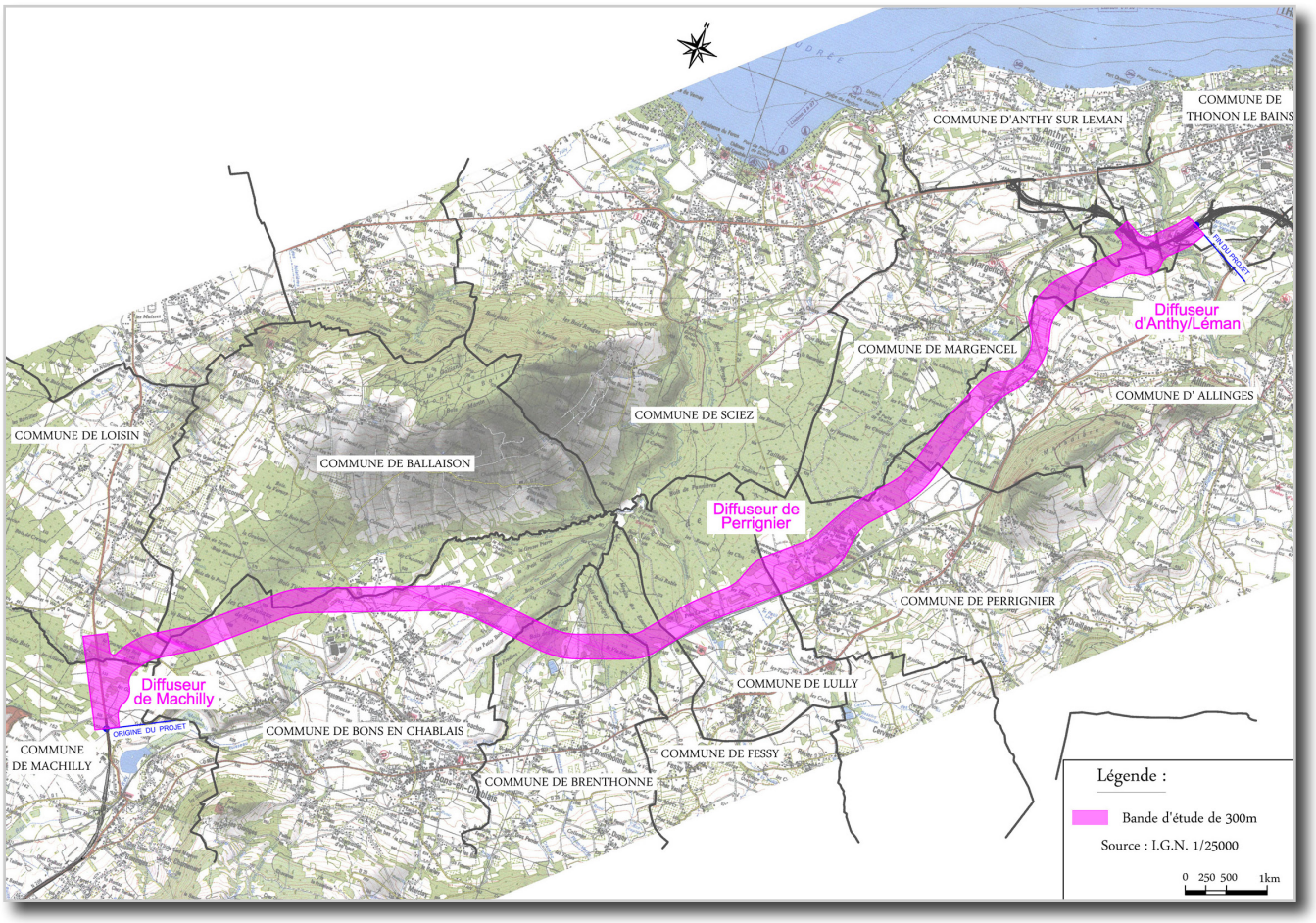
- entre 2,90 € et 4,30 € pour Machilly / Perrignier;

- entre 1,90 € et 2,80 € pour Perrignier / Thonon-les-Bains.

Définition

Bande d'étude - La bande d'étude d'une largeur de 300 m est celle dans laquelle viendra s'inscrire le tracé. Cette largeur, usuellement retenue pour les projets autoroutiers, est localement adaptée pour tenir compte des contraintes du projet. La bande d'étude s'appuie ici sur la bande de moindre impact environnemental arrêtée par la DUP de 2006 relative au projet de route express. Elle est élargie au niveau du diffuseur et de la barrière de péage de Perrignier, et réduite à Margencel afin d'éviter le site Natura 2000. La bande d'étude - ou fuseau - a vocation à s'affiner dans les phases ultérieures du projet.

Vue en plan du fuseau envisagé pour la liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains
(source : DREAL)



L'IMPACT SUR LES CIRCULATIONS

Les trafics attendus sur la liaison

Entre 15.000 et 20.000 véhicules/jour sont attendus sur la liaison autoroutière concédée Machilly / Thonon-les-Bains à l'horizon 2023 selon les sections (Machilly/Perrignier, Perrignier/Thonon-les-Bains) et les montants de péage testés.

Les charges de trafic sont globalement similaires entre les sections Machilly/Perrignier et Perrignier/Thonon-les-Bains. En effet, peu d'échanges avec le réseau secondaire sont observés au diffuseur de Perrignier.

Les flux routiers captés par la liaison autoroutière concédée Machilly / Thonon-les Bains sont fortement liés aux trajets domicile-travail. En effet, l'origine ou destination de la majorité des usagers correspond au bassin de Thonon-les-Bains, à Annemasse ou au bassin d'Annecy.

Le réaménagement du réseau secondaire au profit des modes alternatifs

La réalisation de la liaison autoroutière concédée Machilly / Thonon-les-Bains sera l'occasion de hiérarchiser le réseau routier sur le territoire du Chablais et d'adapter les RD1005 (entre Douvaine et Thonon-les-Bains), RD1206 (entre Machilly et Douvaine) et RD903 (entre Machilly et Thonon-les-Bains) pour leur donner une configuration plus urbaine dans le but de dissuader les trafics de transit sur ces axes et de favoriser le report modal vers les transports en commun (BHNS, CEVA) et les modes doux.

- Concrètement, cela se traduira par la réduction des vitesses pratiquées dans les espaces urbains, ce qui améliorera la sécurité de tous les modes de déplacement et assurera un meilleur partage de la voirie au profit des modes alternatifs. Ainsi, des opérations de requalification des RD seront entreprises dans les principaux bourgs où les traversées seront sécurisées par la mise en place de zones limitées à 30 km/h par exemple.
- La hiérarchisation du réseau routier passe également par l'étude de la suppression de la section à 2x2 voies de la RD1005 entre Margencel et Anthy Sur Léman (sur une longueur de 2 km). Ce type d'aménagement nécessite une mise en cohérence (étudiée dans le cadre de l'étude en cours sur le Bus à Haut Niveau de Service) avec la future fonction de cette voie qui aura vocation à assurer les liaisons entre les communes et la desserte des différents secteurs du Chablais. Il est donc prévu d'optimiser les circulations sur ces voies en favorisant la « fluidité lente », sans encourager le trafic de transit. Pour cela, il est envisagé de requalifier la RD1005 au profit du BHNS avec notamment, au droit de la section à 2x2 voies entre Margencel et Anthy-sur-Léman, la neutralisation d'une voie dans chaque sens pour la transformer en site propre bus.

Les gains de temps directs liés à l'usage de la liaison Machilly / Thonon-les-Bains

La liaison autoroutière concédée Machilly / Thonon-les-Bains participe au désenclavement du Chablais en réduisant les temps de parcours à l'horizon 2023 de mise en service de la liaison :

Evian-les-Bains - Annemasse

- Evian-les-Bains -> Annemasse : En heure de pointe du matin, 39 minutes seraient nécessaires pour faire ce trajet par la nouvelle liaison, contre 54 minutes en empruntant la RD903. Le gain de temps serait de l'ordre de 15 minutes.
- Annemasse -> Evian-les-Bains : En heure de pointe du matin, 37 minutes seraient nécessaires pour faire ce trajet par la nouvelle liaison, contre 49 minutes en empruntant la RD903. Le gain de temps serait de l'ordre de 12 minutes.

Evian-les-Bains - Genève Centre

- Evian-les-Bains -> Genève Centre : En heure de pointe du matin, 59 minutes seraient nécessaires pour faire ce trajet par la nouvelle liaison, contre 1h09 minutes en empruntant la RD1005. Le gain de temps serait de l'ordre de 10 minutes.
- Genève Centre -> Evian-les-Bains : En heure de pointe du matin, 43 minutes seraient nécessaires pour faire ce trajet par la nouvelle liaison, contre 46 minutes en empruntant la RD1005. Le gain de temps serait de l'ordre de 3 minutes.

A savoir

Les prévisions de trafic et de temps de parcours ont été réalisées à l'aide d'un modèle de prévision de trafic multimodal, développé sur un périmètre large autour de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Qu'est-ce qu'un modèle multimodal de déplacement ? Il s'agit d'un outil informatique qui, en intégrant différents paramètres connus (évolution prévue du nombre d'habitants, d'emplois, développement prévu de l'aménagement du territoire,...) permet de se projeter dans l'avenir. Dans le domaine de la mobilité, il esquisse l'évolution prévisible des flux de trafic en combinant les interactions entre les modes de déplacement (routier ou transports collectifs).

Les gains de temps induits

La mise en service de la liaison Machilly / Thonon-les-Bains génèrera des baisses de trafic sur le réseau secondaire « concurrent » (RD903 et RD1005). Ces axes gagneront en fluidité et offriront des temps de parcours réduits pour les usagers qui continueront à les emprunter :

RD903

Baisse de trafic de l'ordre de -20% à -40% dans les deux sens selon les sections. Les reports observés sont importants du fait de la proximité et de la similarité, de parcours de la RD903 et de la nouvelle liaison.

Les gains de temps sont évalués à :

- 4 minutes de Thonon-les-Bains centre jusqu'à la RD1206 à Saint-Cergues en heure de pointe du matin.
- 1 à 2 minutes en sens inverse (RD1206 -> Thonon-les-Bains) la RD étant moins fréquentée à cette heure.

RD1005

Baisse de trafic de l'ordre de -10% à -20% dans les deux sens selon les sections.

Les gains de temps sont évalués à :

- 3 minutes de Thonon-les-Bains centre jusqu'à la frontière Suisse à Veigy en heure de pointe du matin.
- Pas de gain significatif en sens inverse (Frontière -> Thonon-les-Bains) la RD étant moins fréquentée à cette heure.

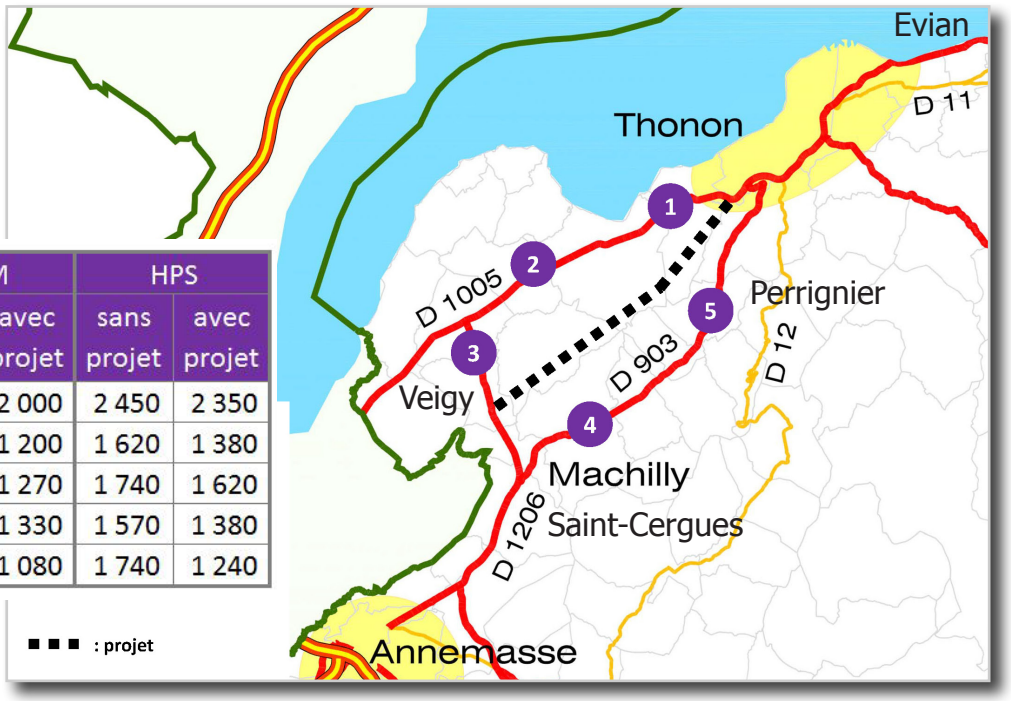
A retenir

La liaison améliorera la desserte du territoire du Chablais par la diminution et la fiabilisation des temps de parcours et une sécurisation de l'itinéraire.

La requalification des RD903 et RD1005 dans les agglomérations améliorera la qualité de vie des habitants et participera au développement des transports en commun.

Flux en véhicules par heure à l'horizon 2023 aux heures de pointe du matin HPM et heures de pointe du soir HPS avec une incertitude de +/- 15%, dans une hypothèse moyenne de péage de 2,00€ TTC pour les véhicules légers et de 5,90€ TTC pour les poids-lourds pour parcourir l'ensemble de la liaison.
(source : Conseil Départemental 74)

	HPM		HPS	
	sans projet	avec projet	sans projet	avec projet
1	2 110	2 000	2 450	2 350
2	1 500	1 200	1 620	1 380
3	1 410	1 270	1 740	1 620
4	1 630	1 330	1 570	1 380
5	1 610	1 080	1 740	1 240



La prise en compte de l'environnement naturel et humain

Le projet de liaison autoroutière concédée Machilly / Thonon-les-Bains est susceptible d'avoir des effets environnementaux de nature et d'ampleur différentes selon les milieux traversés.

Comme le prévoit la réglementation, le Maître d'ouvrage s'attachera dans la mise au point du projet à éviter, à réduire ou compenser les impacts résiduels par des mesures appropriées.

Le fuseau retenu s'appuie sur le fuseau de moindre impact environnemental issu de la comparaison des variantes étudiées dans le cadre de la DUP de 2006. Le choix de ce fuseau de moindre impact environnemental avait donné lieu à une phase approfondie de consultation des acteurs locaux, administrations et organismes intéressés par le projet, au moyen de nombreuses réunions techniques et présentation aux riverains concernés. Il assure un équilibre entre la préservation du milieu naturel que constitue le massif de la forêt de Planbois et la protection des zones urbanisées qui se sont développées à proximité. Les engagements de l'Etat formulés à l'issue de cette DUP et publiés en janvier 2008 seront reconduits et intégreront les éventuelles évolutions réglementaires. Les principaux points de vigilance identifiés dans ce document sont recensés ci-après.

Les effets sur le milieu physique : la sensibilité des eaux superficielles et souterraines

- La traversée de nombreux cours d'eau sur l'ensemble de la liaison fera l'objet de rétablissements permettant d'assurer la transparence hydraulique du projet ainsi que la préservation du milieu aquatique.
- La perturbation éventuelle du régime d'écoulement des eaux souterraines fera l'objet de mesures correctives et de suivi en phase travaux et de dispositifs adaptés chaque fois que nécessaire.
- La traversée du périmètre rapproché du captage d'eau potable d'Anthy-sur-Léman fera l'objet d'une mise en place de dispositifs d'étanchéité des eaux de voirie de la liaison et d'une adaptation de tracé.
- Les eaux pluviales de l'ensemble de la nouvelle voirie seront traitées avant rejet dans le milieu.

Les effets sur le milieu naturel

- La première disposition prise pour réduire l'impact sur le milieu naturel est la limitation des emprises de la liaison au strict nécessaire.
- Dans les secteurs boisés, il s'agira de reconstituer les lisières et le paysage autour de la liaison.
- La modification des mouvements de la grande faune et notamment la prise en compte des effets de coupure conduira à prendre des dispositions permettant de diriger la faune vers des aménagements spécifiques permettant de rétablir la continuité biologique entre l'amont et l'aval du projet.
- L'impact sur les habitats humides notamment dans la forêt de Planbois fera l'objet de mesures compensatoires appropriées permettant la reconstitution de l'habitat des espèces concernées.
- Les effets de la liaison sur le Pamphiot sont limités par son passage en viaduc. Cette solution permet d'assurer la transparence hydraulique et une transparence vis-à-vis des déplacements de la faune. En revanche durant la phase chantier, des mesures provisoires devront être mises en place.

Définition

Transparence hydraulique - aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.

Les effets sur le milieu humain

- Les logements construits dans les secteurs où les niveaux de bruit dépassent les seuils réglementaires, bénéficieront de protections phoniques à la source (merlons ou écrans acoustiques) et notamment à Bons-en-Chablais, Perrignier et Allinges.
- Les dessertes agricoles se feront par l'intermédiaire des rétablissements routiers envisagés.
- Le traitement paysager de la liaison permettra une meilleure intégration.
- Une étude du milieu agricole s'attachera à évaluer l'impact du projet sur les exploitations. Une procédure d'aménagement foncier pourra être envisagée.

La maîtrise accrue de l'urbanisation

Dans un contexte de forte pression démographique et de certains documents d'urbanisme qui offrent encore de larges espaces à l'urbanisation, les services de l'État ont accru leur vigilance dans le double objectif de respect strict de la loi littoral et de la préservation des espaces agricoles.

Concrètement, le préfet a rencontré, à plusieurs reprises, les élus concernés pour leur faire part de ces objectifs indispensables pour conserver les atouts du Chablais. Un dispositif de contrôle a été mis en place, à deux niveaux :

- l'ensemble des permis de construire sur les communes littorales sont analysés au titre du contrôle de légalité et font l'objet de déférés le cas échéant,
- l'ensemble des PLU, quand ils font l'objet d'une révision, sont examinés en commission départementale de consommation des espaces agricoles (CDCEA) pour veiller à limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels.

Les services de l'État veillent ainsi, à un aménagement du territoire économe en espaces, tout en permettant la construction de logements dans les enveloppes urbaines existantes.

Le projet de désenclavement du Chablais ne doit pas être un catalyseur de pression sur les espaces agricoles, naturels et littoraux. Il doit au contraire s'insérer dans un projet de territoire sous tendu par une ambition de maîtrise et de redensification des centres-bourgs. A cet effet, les services de l'État, appuyés par ceux du Conseil Départemental de Haute-Savoie, se mobiliseront pour s'assurer de la vertu de ce projet en jouant un rôle actif lors de leur association dans le cadre de la révision du SCoT du Chablais puis des PLU, et pour l'État, un maintien de la vigilance en matière de contrôle.

Les modalités de réalisation de la liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains

La liaison Machilly / Thonon-les-Bains sera financée par **un concessionnaire**. Dans le cas où les recettes issues du péage seraient insuffisantes pour équilibrer les coûts de construction, une **subvention d'équilibre** serait prise en charge par le **Conseil Départemental de Haute-Savoie**.

Le Conseil Départemental finance l'intégralité des études.

Définition

CONCESSION : L'acteur privé, c'est-à-dire le concessionnaire, est chargé, par la puissance publique, de construire, de financer, d'exploiter et d'entretenir un équipement ou une infrastructure, pour une durée légale minimum de 20 ans, mais en pratique souvent de l'ordre de 50 à 60 ans. Le concessionnaire se rémunère grâce au prix payé par les usagers et peut par ailleurs bénéficier de subventions versées par les acteurs publics (Etat, collectivités).

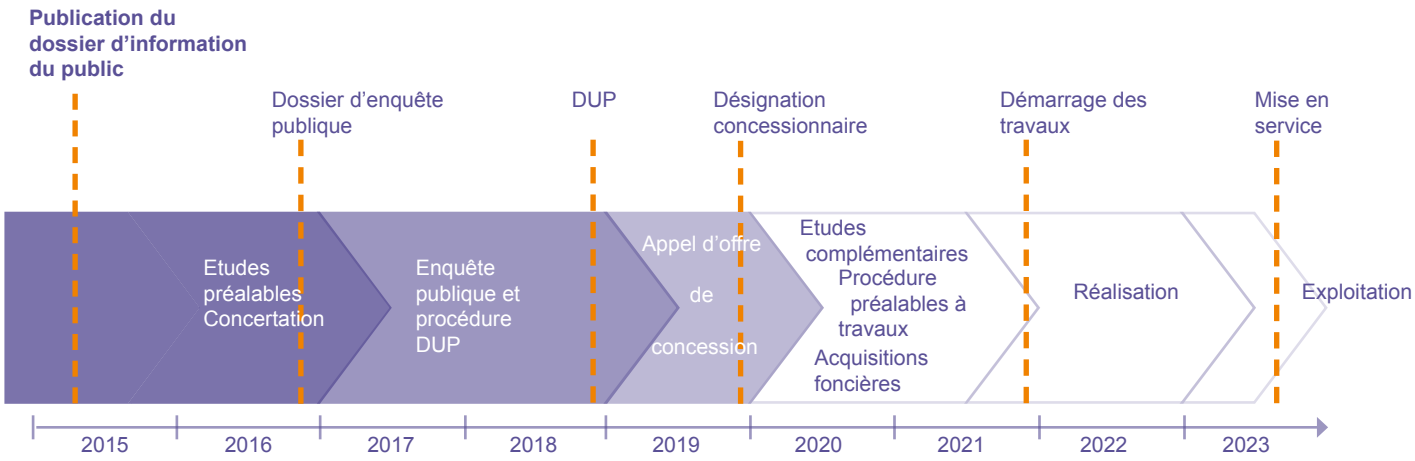
Définition

SUBVENTION D'ÉQUILIBRE : Pour assurer l'équilibre financier des futures concessions d'autoroute, un financement public peut être nécessaire : la subvention d'équilibre. Cette contribution se présente sous la forme d'une subvention d'investissement destinée à contribuer à la phase de construction pour laquelle le concessionnaire doit emprunter d'importantes sommes. En général elle est versée par phases pendant la durée des travaux et jusqu'à la mise en service. Le montant de la subvention d'équilibre est déterminé au moment de l'appel d'offres de concession et constitue l'un des critères de choix pour la désignation du concessionnaire.

Pour déterminer son montant, deux paramètres entrent en compte :

- la durée de la concession (environ 50 à 60 ans). Une concession plus longue permet de diminuer la contribution publique ;
- le tarif du péage et les recettes générées par celui-ci en fonction du trafic.

Le calendrier prévisionnel de l'opération en l'absence de débat public



[7. La concertation envisagée]

Preambule

Compte-tenu de l'estimation du projet, inférieure au seuil de 300M€, et conformément aux dispositions de l'article L121-8 du Code de l'Environnement, la saisine de la Commission Nationale du Débat Public sur le projet, objet du présent rapport, est laissée à l'appréciation du maître d'ouvrage.

Considérant :

- que la démographie soutenue dans le Chablais vient renforcer l'opportunité du projet depuis la déclaration d'utilité publique du projet libre de péage intervenue en 2006,
- que le fuseau dans lequel s'inscrira le tracé s'appuie sur le fuseau de moindre impact environnemental arrêté par la déclaration d'utilité publique de 2006 à la suite de la comparaison des variantes de tracé envisageables,
- que les impacts supplémentaires sur l'environnement par rapport au projet déclaré d'utilité publique en 2006 sont limités à l'implantation d'un système de péage au droit de Perrignier,
- que la gratuité des itinéraires alternatifs au projet de liaison autoroutière concédée (RD1005, RD1206, RD903) est maintenue,

l'Etat, Maître d'Ouvrage, **ne saisira pas la Commission nationale du débat public** sur le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains.

Il s'engage parallèlement à mettre en œuvre les modalités d'information et de concertation explicitées ci-après.

Informer régulièrement

Pour faciliter la bonne compréhension du projet et de ses enjeux, le maître d'ouvrage assurera une information régulière au public au moyen :

- **de son site Internet** : Le site Internet de la DREAL Rhône-Alpes sera un vecteur important d'information sur le projet et sur le déroulement de la concertation.
- **des revues institutionnelles** : Les publications du SIAC, du Conseil Départemental de Haute-Savoie et bulletins municipaux pourront être des supports privilégiés.
- **d'une présence de proximité sur les territoires concernés** (via notamment des réunions publiques et des rencontres avec les acteurs concernés).

Concerter sur le projet en amont de la nouvelle enquête d'utilité publique

Ainsi qu'indiqué au chapitre 6 « Le projet », le choix du fuseau de moindre impact environnemental a donné lieu à une phase approfondie de consultation des acteurs locaux, administrations et organismes intéressés par le projet, au moyen de nombreuses réunions techniques et présentation aux riverains concernés, en amont de l'enquête d'utilité publique préalable à la DUP du 17 juillet 2006. Aucune concertation du public n'a été menée sur la section Machilly / Thonon-les-Bains, après la DUP de 2006. Cette situation était liée au manque de perspectives quant à la réalisation du projet compte-tenu des contraintes budgétaires de l'Etat.

La mise en concession de la liaison relance le projet. Pour permettre la participation du public à un stade précoce du processus décisionnel, une concertation s'inscrivant dans le cadre fixé par l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme sera mise en œuvre en amont de la nouvelle enquête publique.

Un bilan de la concertation sera réalisé et joint au dossier d'enquête d'utilité publique.

Définition

CONCERTATION :

Encadrée par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme ou par l'article R121-2 du Code de l'environnement selon le contexte du projet, elle a pour objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les grands principes et les objectifs du projet.

Concertation avec le public

L'objectif de cette concertation sera de permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions.

La concertation sera lancée à l'échelle de l'aire périurbaine qui comprend les villes de Machilly, Loisin, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthonne, Fessy, Lully, Sciez, Perrignier, Margencel, Allinges, Anthy-sur-Léman et Thonon-les-Bains.

Les dispositifs de concertation comprendront :

- **l'organisation des réunions publiques.** A minima, deux réunions publiques seront organisées à Perrignier et Thonon-les-Bains,
- **le site Internet de la DREAL Rhône-Alpes.** Ce site permettra au public d'accéder aux informations et de formuler ses observations et propositions,
- **un dossier de concertation** (en consultation en mairie ou sur le site Internet). Les observations du public pourront être formulées sur des registres en mairie ou par mail à partir du site Internet de la DREAL Rhône-Alpes. Le dossier de concertation rappellera les étapes ayant conduit au projet de liaison routière entre Machilly et Thonon-les-Bains et à son tracé (concertations à l'occasion de l'élaboration du schéma de transport multimodal du Chablais en 1998 puis de l'enquête d'utilité publique d'une route express non concédée fin 2004 - début 2005). Il présentera les objectifs et caractéristiques du projet, en s'attachant à détailler les modalités de la mise en concession de la section Machilly / Thonon-les-Bains, principale modification introduite depuis la déclaration d'utilité publique de 2006.

Concertation autour de thèmes spécifiques

En complément de la concertation avec le public, des actions de concertation seront mises en œuvre autour de thèmes spécifiques, en lien notamment avec les impacts de la mise en concession de la liaison entre Machilly et Thonon-les-Bains.

Seront ainsi, a minima, concertés :

- avec les milieux socio-économiques et les associations de transporteurs routiers, **les conditions d'usage de l'infrastructure soumise à péage et l'acceptabilité de l'interdiction du transit sur les RD903 et 1005,**
- avec les collectivités locales, les représentants du milieu agricole et les associations de protection de l'environnement, **les caractéristiques du système de péage au droit du diffuseur de Perrignier,**
- avec les représentants du milieu agricole, **l'impact du projet sur les conditions de rétablissement des circulations agricoles et la pérennité des exploitations,**
- avec les associations environnementales, **l'impact du projet sur les milieux naturels et les mesures envisagées.**

[Glossaire]

Arrêtés de protection des biotopes : ces arrêtés ont pour but de prévenir la disparition d'espèces protégées par la fixation de mesures de conservation de leur milieu de vie. Cet arrêté est préfectoral. Il délimite le territoire et fixe les mesures de protection à y appliquer.

Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : bus circulant à des intervalles de passage fréquents et sur une amplitude horaire élevée. La circulation en site propre avec priorité aux feux lui garantit sa régularité et une vitesse commerciale plus élevée que les bus classiques.

Concession : dans son principe, la concession se caractérise par le recours à un partenaire extérieur, le concessionnaire qui finance l'opération, réalise les travaux, exploite et entretient l'ouvrage. En contrepartie, le concessionnaire est autorisé à percevoir un péage auprès des usagers, ce qui lui permet de couvrir le coût de réalisation et les dépenses d'exploitation. La durée de concession est fixée dans un contrat de concession.

Débat Public : le débat public vise à engager, dès la conception du projet et en amont des études de tracé, une première phase de dialogue sur l'opportunité du projet et les grandes caractéristiques de l'infrastructure. Il a pour but d'informer le public et de lui permettre de s'exprimer sur tous les aspects du projet et d'en débattre avec le maître d'ouvrage afin d'éclairer sa décision.

Déclaration d'Utilité Publique : procédure permettant d'établir l'intêret d'un aménagement (par exemple une autoroute) par la collectivité. C'est en raison de cet intérêt public que le maître d'ouvrage peut acquérir des terrains privés si nécessaires par voie d'expropriation. La déclaration d'utilité publique est obtenue à l'issue de l'enquête publique.

Études préalables : phase d'étude préalable à l'enquête publique d'un projet visant à définir les principales caractéristiques d'un projet. Les études aboutissent à la constitution d'un dossier qui sera la base du dossier d'enquête publique. La phase suivante correspond aux études de détail qui permettent de définir très précisément le projet en vue de sa construction.

Maître d'Ouvrage (MOA) : personne publique qui porte la responsabilité et pilote le projet.

Modes doux : modes de transport non motorisés et non polluants. Les modes de transports doux sont la marche, le vélo, les rollers...

Multimodal : qui concerne plusieurs modes de transports différents : tram, train, bus, autocar... (Trajet multimodal, gare multimodale…). On parle de déplacement multimodal.

SCOT - Schéma de COhérence Territoriale : la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain du 13 décembre 2000 met en place à partir du 1er janvier 2002 des schémas de cohérence territoriale, qui remplacent les schémas directeurs. Élaborés par les élus, à l'échelle du bassin de vie, d'habitat ou d'emploi, ils ont pour vocation d'exprimer la stratégie globale de l'agglomération et d'énoncer les choix principaux en matière d'habitat, d'équilibre entre zones naturelles et urbaines, d'infrastructures, d'urbanisme commercial.

Site Natura 2000 : site naturel ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'il contient. Le statut de zone Natura 2000 a pour objectif de conserver et protéger les aires concernées au niveau européen.

Transparence hydraulique : aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux. Globalement, un ouvrage est dit "transparent" d'un point de vue hydraulique lorsqu'il n'amplifie pas le niveau des plus hautes eaux, ne réduit pas la zone d'expansion des crues, n'allonge pas la durée des inondations ou n'augmente pas leur étendue, n'intensifie pas la vitesse d'écoulement des eaux…

ZNIEFF - Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique : se définit par l'identification scientifique d'un secteur particulièrement intéressant sur le plan écologique. Les dispositions s'appliquant aux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique ne sont pas réglementaires ; il s'agit d'inventaires de la flore et de la faune. Ces inventaires doivent néanmoins être pris en considération dans les études du milieu naturel, car ils sont révélateurs de l'intérêt écologique des territoires concernés. Les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles riches ou peu modifiés, qui offrent des potentialités écologiques importantes et dont les équilibres généraux doivent être préservés. Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs généralement de taille réduite, caractérisés par un patrimoine rare et remarquable.

[Acronymes]

A : Autoroute

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CEVA : Liaison ferrovaire «Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse»

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DDT : Direction Départementale des Territoires

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

IGN : Institut National de l'Information Géographique et Forestière

M€ : Millions d'euros

MOA : Maître d'ouvrage

RD : Route départementale

RN : Route nationale

SIAC : Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais

SCOT : Schéma de COhérence Territoriale

TC : Transports en Commun

TER : Transports Express Régional

ZNIEFF : Zone Naturelle d'intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

Publication : DREAL Rhône-Alpes - **Conception rédaction** : ARCADIS - **Crédit Photo** : © A. Bouissou, C. Pedrotti et F. Louis//MEDDE-MLETR, DREAL Rhône-Alpes, ARCADIS

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
RHÔNE-ALPES

5, place Jules Ferry
69006 Lyon
Adresse postale : 69453 Lyon cedex 06
Tél : 33 (04) 26 28 60 00