



PREFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Mobilité Aménagement Paysages

Lyon, le 13 juin 2016

Affaire suivie par : Jean-Marie STAUB
Responsable d'opérations
Tél. : 04 26 28 63 89
jean-marie.staub@developpement-durable.gouv.fr

Liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains

Compte-rendu de la réunion publique
à Perrignier du 3 mars 2016

PARTICIPANTS EN TRIBUNE :

Georges-François LECLERC, préfet de Haute Savoie
Christian MONTEIL, président du Conseil départemental de Haute-Savoie
Isabelle LASMOLES, directrice adjointe, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Jean-Marie STAUB, responsable d'opération, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

La réunion s'est tenue dans la Salle du Stade, devant 323 personnes durant 3 heures.

Introduction

Introduction par M. Claude MANILLIER, maire de Perrignier

Monsieur le maire remercie le préfet et le président du Conseil départemental pour l'énergie qu'ils mettent à défendre ce projet et pour avoir organisé cette réunion de concertation sur la commune de Perrignier, comme il l'avait réclamé. Il salue une salle comble, avec la présence d'élus, de parlementaires, de conseillers départementaux, de maires et de représentants du monde industriel et artisanal, de représentants du monde agricole, et des professions libérales. Il salue également les citoyens de Perrignier et plus particulièrement ceux qui habitent le hameau de Brécorens et de Chez Jacquier sur la commune de Lully qui ont des inquiétudes légitimes face à ce projet d'autoroute. Il est confiant que les inquiétudes concernant le projet seront levées et que des réponses seront apportées aux questionnements au cours de cette réunion publique. Il souligne que Perrignier se situe au cœur du maillage Machilly-Thonon. Par sa position, Perrignier est très impactée par l'autoroute car c'est au cœur de sa zone industrielle, à deux pas du futur parc intercommunal de Planbois, que seront situées les infrastructures nécessaires à la concrétisation du projet. Cette autoroute contribue, avec les autres offres de transport au schéma multimodal du Chablais et contribuera à développer l'économie générale de tout un territoire et sera d'un intérêt indéniable pour tout le Chablais. C'est la voie que mérite le Chablais pour s'ouvrir au territoire.

Introduction par M. LECLERC, préfet de Haute-Savoie

Le préfet remercie les élus et les parlementaires ainsi que l'ensemble des participants à la réunion pour leur présence et leur participation. Il remercie Claude Manillier, maire de Perrignier et Richard Baud, conseiller départemental, d'avoir insisté pour la tenue de cette réunion. Il rappelle que le projet est conduit par l'Etat avec le partenariat central du Conseil départemental. Il veille à ce que le projet contribue au dynamisme économique du territoire, à la préservation du cadre agricole et naturel et à l'amélioration du cadre de vie. Cette concertation doit permettre de recueillir les avis et les attentes de tous pour enrichir le projet. Cette réunion est utile pour aider le ministre à forger sa décision quant à la suite à donner au projet. Il demande aux participants de ne pas siffler ni d'applaudir les interventions durant cette réunion, sous peine d'arrêt immédiat de la réunion. Il veut une expression libre de chacun et l'objectif de cette réunion est de donner toute l'information disponible sur cet équipement. Il précise que la présentation de l'équipement lors de cette réunion insistera sur la barrière de péage implantée sur la commune de Perrignier.

Il indique qu'à l'issue de la concertation, deux lettres seront rédigées : une lettre du préfet adressée au ministre détaillant ses recommandations sur le projet et une lettre de la garante de la concertation à la Commission Nationale du Débat Public rapportant le déroulement de la procédure de concertation.

Il tient à rappeler que l'équipement présenté est routier mais qu'il fait partie d'un désenclavement multimodal du Chablais. D'autre part, il précise que c'est une bande d'étude qui est présentée aujourd'hui mais que le projet va converger vers un tracé plus précis au fil des études. Il rappelle enfin que pendant la phase de préparation du projet, qui peut paraître longue, prennent place les études, les phases de concertation avec le public et le choix du concessionnaire avant de pouvoir procéder à la réalisation des travaux.

Introduction par Christian Monteil, président du Conseil départemental de Haute-Savoie

Il souligne le grand nombre de participants à cette réunion publique. Le désenclavement du Chablais est un dossier très important pour le Conseil départemental qui a un fort impact pour le développement de ce territoire et de son économie locale. Le Conseil départemental s'est battu, au côté du préfet, pour réinscrire à l'ordre du jour ce projet à l'agenda gouvernemental. Pour preuve, le Conseil départemental s'est engagé à l'unanimité et a obtenu la garantie de la faisabilité économique du projet par le biais du versement d'une subvention d'équilibre. La politique du Département est basée sur le développement du mode routier mais également sur des modes multimodaux tels que les transports collectifs avec le THNS sur la RD1005, le transport ferroviaire avec le CEVA et les navettes lacustres.

Introduction par Isabelle BARTHE, garante de la concertation

Il est important de donner du temps aux échanges, qui doivent être de qualité. Cette concertation n'est ni un référendum, ni un sondage. Chacun a le droit de formuler des questionnements, des avis ou des solutions alternatives. La Commission Nationale du Débat Public veille à la transparence de l'information, à ce que s'expriment tous les questionnements. Le rôle du garant est d'assurer la transparence, l'indépendance et le respect de l'argumentation. Le présent débat nourrit la réflexion du maître d'ouvrage et lui permet de prendre sa décision en connaissance de cause. Elle rappelle que son rôle n'est pas de juger le projet mais de garantir la qualité de la concertation et la transparence de l'information. Toute personne, quel que soit son statut ou ses idées, peut s'exprimer. Il y a aussi la possibilité de s'exprimer sur le site Internet de la DREAL, dans les registres en mairie ou par courrier postal.

Présentation du projet par la DREAL

Le projet est intégré dans le schéma de transport multimodal du Chablais intégrant la liaison Machilly-Thonon est adopté en juillet 1999 suite à une large concertation. La section Chasseurs-Machilly-Thonon-les-Bains est déclarée d'utilité publique en 2006. En 2010, le secrétaire d'Etat chargé des transports annonce que l'Etat ne peut pas prendre à sa charge le financement de la section Machilly-Thonon. En 2014, la décision de recourir à la concession est prise. L'Etat lance des études préalables; et le Conseil départemental de Haute-Savoie prend la décision de prendre en charge la subvention d'équilibre si cela s'avère nécessaire.

De nombreux projets de **transports multimodaux** sont également prévus à l'horizon de mise en service du projet de Machilly-Thonon:

- BHNS d'Annemasse
- THNS sur la RD 1005 entre Thonon et Genève
- Tramway d'Annemasse
- Léman Express (CEVA)
- Déviation de Saint Gingolph

Le projet est une liaison à 2x2 voies sur **16 kilomètres** entre Machilly et Thonon les Bains. La date de mise en service est prévue à l'horizon 2023. En 2014, le coût de ce projet a été estimé à 200 millions d'euros.

Une nouvelle déclaration d'utilité publique est nécessaire car même si le projet reprend les caractéristiques principales de la route expresse déclarée d'utilité publique en 2006, la mise en péage modifie le bilan global du projet et l'utilité publique doit être réétudiée.

Il est nécessaire de désenclaver le Chablais du fait de l'attractivité de ce territoire qui se traduit par une augmentation de la population plus marquée que la moyenne en Rhône-Alpes. Le réseau routier est congestionné et la qualité de vie est dégradée dans les centres bourgs des RD 903 et 1005.

Le projet de bande d'étude présenté à la concertation s'appuie sur le fuseau d'étude déclaré d'utilité publique en 2006. C'est une bande de 300 mètres de large qui sera affinée au fil des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Le concessionnaire définira le tracé à l'intérieur du fuseau qui sera déclaré d'utilité publique.

L'ensemble des sensibilités du territoire aussi bien hydraulique, de biodiversité, de consommations agricoles et de maîtrise de l'urbanisation seront respectées. Les mesures pour éviter, réduire ou compenser les atteintes possibles à l'environnement seront étudiées et présentées au stade de l'enquête publique.

Le projet prévoit un **péage central au diffuseur Perrignier** pour n'arrêter les usagers qu'une seule fois. Deux options de localisation sont possibles : à l'est ou à l'ouest de la RD25. Chacune de ces variantes présente des avantages et des inconvénients. La variante est serait moins consommatrice d'espace que la variante ouest, mais a un plus fort impact sur le bâti et les zones humides. Le choix de la localisation de la barrière de péage sera effectué à la suite de la concertation et les caractéristiques géométriques du péage seront fixées par le concessionnaire.

Les montants de péage seront proposés par le concessionnaire dans sa réponse à l'appel d'offres de concession. Les coûts de construction et d'exploitation du projet seront financés par les recettes liées au péage et si cela s'avère nécessaire, une subvention d'équilibre sera versée.

A horizon 2023, entre 19 000 et 22 000 véhicules par jour entre Machilly et Perrignier sont attendus et entre 13 000 et 15 000 entre Perrignier et Thonon-les-Bains. Le projet va permettre d'envisager la création de zones 30 dans les bourgs traversés par les RD903 et 1005, et l'étude de l'interdiction de la circulation des poids lourds en transit sur ces routes départementales. Les gains de temps sur les itinéraires Evian-Annemasse ou Evian-Genève seront de l'ordre de 18 minutes en heure de pointe le matin.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est prévue en 2017-2018. L'appel d'offres de concession serait lancé courant 2019, pour un début des travaux dès 2022 et une mise en service fin 2023.

Echanges avec la salle

Question 1

M. Jean-Christophe BERNAZ, président de l'association Oui au désenclavement du Chablais, remercie le préfet et le président du Conseil départemental pour l'organisation d'une telle concertation. Il constate que peu de personnes se manifestent dans les registres en mairies. Il demande quelle importance le nombre de signatures sur les registres en mairie peut avoir car il pense que tant que les travaux ne sont pas entamés, le projet peut être attaqué. Il évoque également un moratoire cosigné par plusieurs associations environnementales et demande quelles sont les suites qui lui ont été données.

Le préfet répond que toutes les contributions sont importantes et qu'il est important de s'exprimer, que l'on soit pour ou contre ce projet, de donner son avis et de poser toutes les questions. Il rappelle que lors d'un éventuel contentieux, le juge administratif va considérer le bilan coûts-avantages pour prendre sa décision. Aussi, un débat loyal et nourri satisfera le juge quant au besoin de bien informer le public. Sur la deuxième question, le préfet se satisfait de l'expression d'opinions politiques tranchées. Il se félicite d'avoir pu mettre autour d'une même table, dans le cadre de la concertation, des représentants d'associations environnementales et des organismes professionnels agricoles. Les associations émettent des conditions fortes qui peuvent être entendues et elles doivent pouvoir bénéficier de la liberté d'expression pour pouvoir procéder à une étape de dialogue. Il rappelle d'autre part que le projet doit limiter autant que possible la consommation de foncier agricole.

Le président du Conseil départemental répond qu'il a connaissance du moratoire déposé par ces associations et qu'il est important de le prendre en compte. Le vice-président du Conseil départemental assure une présence assidue auprès des signataires de ce moratoire. Il est très satisfait des propositions constructives qui émanent des représentants des milieux environnementaux et agricoles qui ont pu s'exprimer lors des différentes réunions. Le moratoire est une prise de position des associations. Il permet d'échanger avec eux sur ces sujets.

Intervention 2

M. Martial SADDIER, député et vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, indique qu'il est présent à cette réunion en tant que vice-président de la Région. Il porte ainsi la voix du nouveau président de la Région, Laurent Wauquiez, qui a tenu que la Région soit présente à chaque réunion de concertation sur le projet de liaison autoroutière. Il informe que, depuis janvier 2016, l'aménagement du territoire est une compétence de la Région, que le tourisme et l'agriculture sont une compétence de la Région partagée avec le Département et que le développement économique est une compétence que la Région souhaite partager avec les EPCI. Il affirme que les électeurs ont tranché en faveur de ce projet d'autoroute en élisant la liste de Laurent Wauquiez, qui soutient le projet. La Région s'engage à l'inscrire dans toutes les prérogatives qui sont celles du Conseil Régional compte tenu de la loi NoTRE. Il souhaite que ce projet puisse aboutir avec l'appui la Région lui apporte son soutien.

Question 3

Mme Anne GRANGET, habitante du hameau de Chez Jacquier sur la commune de Lully, agricultrice, rappelle qu'elle et d'autres habitants ont déjà demandé de repousser cette voie le plus loin possible des habitations. Elle précise qu'ils auraient préféré les autres versions du fuseau et que cela donne l'impression que les habitants de Chez Jacquier, de Lully et de Perrignier seraient moins importants que quelques arbres de la forêt de Planbois. Elle exprime son désaccord avec le fait que le concessionnaire décidera du tracé de l'équipement. Elle s'interroge également sur le fait de payer deux fois cette autoroute : avec la subvention d'équilibre et avec le péage. Elle est déçue de voir l'autoroute passer devant chez elle et se demande l'intérêt de cette réunion si c'est le concessionnaire qui décide au final.

Le préfet répond que l'on ne peut pas donner aujourd'hui le tracé de l'équipement. C'est le concessionnaire qui va le définir. Les préconisations des services de l'Etat seront consignées dans une annexe au décret déclarant l'utilité publique du projet et auront valeur juridique. Fondamentalement, le concessionnaire devra strictement obéir à ce cahier des charges. La subvention d'équilibre est une garantie apportée par le Conseil départemental mais reste éventuelle et ne se déclenchera que pour trouver un équilibre du financement de l'équipement. Il ajoute que le tracé ne doit pas à tout prix s'éloigner de la forêt, il doit aussi viser à préserver les terres agricoles et limiter le déboisement.

La DREAL ajoute que le tracé choisi est un compromis entre l'impact sur l'habitat et l'impact sur la forêt de Planbois. L'ensemble des bâtis fera l'objet de mesures de protection acoustique conformément à la réglementation.

Question 4

M. Jean-Michel THEPENIER, habitant du hameau de Mésinges sur la commune d'Allinges, considère que son hameau est une oubliée du projet. Il exprime son inquiétude par rapport au fait que l'autoroute passe

en contrebas du hameau et que cela va entraîner des nuisances sonores que les murs anti-bruit ne pourront empêcher. Il demande que la vitesse soit limitée à 90km/h à cet endroit pour réduire le bruit. Il précise également que Mézingses se situe en fin de tronçon, à la liaison avec le contournement de Thonon-les-Bains et que la réduire permettra de fluidifier le trafic.

Le préfet affirme qu'aucune commune n'est exclue dans le cadre de cette concertation. Il souligne que cet équipement va remédier à une situation catastrophique dans ce secteur, notamment pour ceux qui habitent les communes de Bons-en-Chablais, de Perrignier, ou de Douvaine mais également pour les automobilistes qui perdent du temps dans les embouteillages. Il est conscient des nuisances nouvelles inhérentes au projet mais la situation actuelle est bien pire. Il est également favorable à une réduction de la vitesse afin de favoriser la sécurité routière. Il rappelle cependant que la norme sur autoroute est 130km/h, pas 110km/h. Dans certains cas, la fixer à 110km/h n'est pas une mauvaise idée, la Liane entre Annecy et Genève a été livrée avec une vitesse de 110km/h. Pour des raisons écologiques et de sécurité routière, limiter à 90km/h est envisageable mais il ne peut pas s'engager sur ce point à ce jour car il n'occupera plus cette fonction lors de l'inauguration de l'autoroute en 2023. Il est nécessaire de s'exprimer sur ces nuisances car les services de l'État prendront en compte ces éléments pour mettre en œuvre des mesures anti-bruit.

La directrice adjointe de la DREAL précise que le gain de décibels entre 110 et 90km/h est faible. Elle assure que les mesures mises en place afin de réduire le bruit seront très précises.

Question 5

Un participant, agriculteur, évoque les grands vœux de la COP21 de limiter le réchauffement entre 1,5°C et 2°C en 2100. Si l'on veut atteindre cet objectif, il faut laisser environ 80% des ressources pétrolières dans le sol. Il est surpris que l'on parle encore de construire des autoroutes. Il les considère d'un autre temps, à l'image de l'extraction du gaz de schiste. Il rappelle que la ville de Lyon s'est réchauffée de 3°C depuis la fin de l'ère préindustrielle. Il exprime ses craintes quant à la baisse des rendements des cultures liée au réchauffement climatique. Il demande si l'on ne pourrait pas affecter ces 200 millions d'euros à d'autres projets qu'une autoroute, comme des projets de réduction de la circulation automobile par exemple et ensuite de voir s'il reste des bouchons. La congestion routière du territoire est une évidence mais il y a d'autres solutions.

Le préfet répond que, en effet, des terres agricoles sont consommées par les autoroutes. Mais, les services de l'État avec le concours des collectivités locales, ont réussi entre 2012 et 2016, tout en maintenant le nombre de permis de construire délivrés, à réduire la consommation de terres agricoles de 365 ha/an à 220 ha/an. Il s'engage à réaliser cet équipement en limitant la consommation de terres agricoles, par le biais de la réalisation du SCoT du Chablais. Il remercie ce participant d'avoir souligné que les terres agricoles dans le Chablais sont une ressource rare et précieuse. En ce qui concerne la pollution, il réaffirme que la situation actuelle est catastrophique et que l'on pollue plus lorsque l'on est constamment en train de démarrer, de freiner, d'accélérer... que lorsque le trafic est fluide. Plus le trafic est régulier, moins la pollution atmosphérique est forte. L'aménagement de cette autoroute se fait de manière simultanée à des projets multimodaux dans une optique de décongestionnement.

Le président du Conseil départemental exprime son soutien aux agriculteurs et à leurs terres agricoles et rappelle son soutien à l'agriculture, à travers notamment le développement des circuits courts. Il est confiant sur la capacité de la recherche à trouver des solutions vers un passage aux modes de déplacement moins polluants, voire aux véhicules électriques. Il rappelle que l'assemblée départementale s'est engagée à

verser une éventuelle subvention d'équilibre. De la même façon, le Département investit dans le mode ferroviaire, ce qui est un choix fait malgré le fait que cela n'entre pas dans les compétences du Département.

Question 6

Mme Karine BOSSUS, habitante du hameau de Brécorens sur la commune de Perrignier, rappelle qu'elle a alerté il y a déjà plus de dix ans sur le problème du tracé de l'autoroute qui risque de passer très près des habitations. Rien n'a bougé malgré ses demandes, comme elle l'a constaté sur les documents disponibles sur le site de la DREAL. Elle souhaite que ce que les habitants ont écrit soit réellement pris en compte. Elle est favorable à une autoroute mais le tracé s'avère problématique à proximité de Chez Jacquier et Brécorens. Elle demande que le tracé ne se colle surtout pas à la voie ferrée. Si on a le choix du tracé, il faut protéger les habitants en l'éloignant le plus possible, sans pour autant détruire la forêt. Elle s'étonne que la santé publique n'ait pas été évoquée durant cette réunion. Il ne faut pas confondre zone industrielle et zone résidentielle. Il faut assumer de mettre l'échangeur en zone industrielle et pas en zone habitée.

Le préfet remercie Mme BOSSUS de son intervention qui restitue toute la complexité du débat. Il rappelle que toutes les contributions seront consignées. Il s'engage à optimiser le tracé dans le fuseau, en tenant compte des contraintes et en minimisant les effets. Mais en l'état actuel des études, c'est une bande d'études qui est présentée. Il rappelle que l'intérêt de l'État est de minimiser les nuisances pour les habitants. Il rappelle qu'il y aura un équilibre entre les avantages du projet et son coût. Le projet doit se faire dans le respect de la ruralité du Chablais. Si ce projet n'est pas fait ainsi, il échouera.

Question 7

Mme Elisabeth BENICHO, habitante de Cervens, dénonce ce projet comme étant un projet pour hier. Elle demande si une étude prospective sur l'activité en Haute Savoie et la circulation dans les dix ans à venir a été réalisée. Le marché de l'emploi s'essouffle à Genève et la neige se fait plus rare dans les stations. Elle souligne que la construction de routes encourage l'usage de la voiture et demande si une autoroute sera toujours aussi justifiée dans dix ans dans le Chablais. Les travailleurs frontaliers vont être nombreux à emprunter le CEVA lorsqu'il sera mis en service.

Le préfet précise qu'il y a peu d'endroits en France actuellement dans lequel l'investissement ferroviaire par habitant est aussi élevé qu'ici. Il y a chaque année 10 000 habitants de plus en Haute-Savoie, dont 3000 dans le Chablais. Il est prévu que cette croissance démographique se poursuive. En effet, la Haute-Savoie est bordée par trois zones de croissance économique parmi les plus fortes en Europe : Lausanne, Genève et le Sillon Alpin Nord. Toutes les études attestent de la nécessité de l'autoroute et du Léman Express. Il va également y avoir une croissance du trafic de bateaux entre Lausanne et Thonon-les-Bains / Evian-les-Bains. Evian-les-Bains, Thonon-les-Bains et le Bas-Chablais restent des zones dans lesquelles on sera amené à habiter. Il rappelle que le rapport ministériel Duron avait considéré que le projet d'autoroute Machilly-Thonon n'était pas prioritaire. Il précise que cette autoroute est comparable à l'A14 entre la Défense et les Yvelines qui est une autoroute au péage élevé mais très fréquentée. C'est bien une liaison entre des zones résidentielles et des zones de croissance économique.

Le président du Conseil départemental regrette que ce désenclavement n'ait pas été fait plus tôt. Le Conseil départemental a pris l'engagement de relancer l'autoroute Machilly-Thonon en réaction à l'abandon du projet d'A400. Il rappelle que la croissance démographique est importante en Haute-Savoie et il est important de permettre son développement.

Question 8

Stéphane LEPIZZERA, habitant de Margencel, met l'accent sur le prix du péage qui sera la clé du succès du projet. Il entend autour de lui que le péage est trop cher et que l'on ne prendra pas cette autoroute. Il demande si les usagers auront les moyens de prendre cette autoroute si l'intégralité de la subvention d'équilibre est épuisée. Est-ce qu'il sera possible d'avoir une seconde subvention pour aider les Chablaisiens à prendre l'autoroute.

Le préfet rappelle que l'A14 est très chère mais est loin d'être vide. Il précise que le modèle économique de la liaison Machilly-Thonon est basé sur celui de la Liane, l'autoroute A41. Le péage est assez cher mais l'autoroute est très fréquentée, à ce point que l'on étudie un élargissement à trois voies. Le Département avait garanti l'opération d'un point de vue économique et la subvention d'équilibre n'a jamais été appelée.

Le président du Conseil départemental explique que la mise en concession permet à l'opération d'avoir lieu. Le Département n'investira pas plus que ce qui est déjà prévu. Ce n'est pas une subvention de fonctionnement pour minorer le péage mais une subvention pour permettre que le marché de la concession se déroule bien. Pour l'A41, le Département a accompagné quelques opérations de raccordement de voiries mais n'a pas versé la subvention d'équilibre.

Question 9

M. Roger BRASIER, habitant et maire honoraire de Perrignier, souhaite répondre à Mme GRANGET, du hameau de Chez Jacquier, qui lui a rappelé de douloureux souvenirs. A cette époque, le président du Conseil Général et le préfet n'allaient pas à la rencontre des élus des petites communes. Le projet prévoyait de rassembler toutes les nuisances dans un même fuseau : voie ferrée, route, câbles électriques, gaz, ... et de protéger la forêt de Planbois. Il est intervenu dans le développement de la plate-forme ferroviaire de Perrignier, cruciale à l'époque pour transporter les eaux d'Evian. Aujourd'hui, ce qui est important, c'est de préserver cet emplacement de plate-forme de fret. Aussi, la barrière de péage ne doit pas empiéter sur cette plate-forme. Le mode ferroviaire est moins polluant que le mode routier. Il est très favorable à cette autoroute mais il s'interroge sur la manière dont vont être étudiées les routes qui y seront raccordées. Il veut que l'on en profite pour envisager la suppression des passages à niveau.

Le préfet rappelle que la plate-forme de fret complique l'équation. Le groupe Danone évacue beaucoup d'eau quotidiennement via le fret ferroviaire mais la plate-forme de fret n'est plus aussi indispensable aujourd'hui qu'elle ne l'était hier car Danone l'a déplacée en dehors du département. Il craint qu'on ne doive abandonner le projet de plate-forme de fret si on veut minimiser les nuisances à Perrignier.

Le président du Conseil départemental dit que concernant les passages à niveau, les services du Département étudient la possibilité d'en supprimer un et d'en rénover un autre.

Question 10

Isabelle GRANGET, habitante du hameau de Chez Jacquier à Lully, évoque la problématique de la gare de péage de Perrignier dont le choix de l'emplacement reviendrait au concessionnaire. Elle a une préférence pour la variante est, et a peur que le concessionnaire ne se soucie que de son profit. Selon elle, c'est le Département qui devrait choisir l'emplacement. Elle demande si les poids lourds seront obligés d'emprunter cette autoroute. Elle se positionne en faveur d'une telle obligation car ils constituent une énorme nuisance sur les routes départementales. Si on ne leur impose pas l'autoroute, ils ne la prendront pas.

Le préfet précise que ce n'est pas le concessionnaire qui choisira la variante du péage, elle sera choisie à l'issue de la concertation, par le ministre. Il n'en définira que les caractéristiques techniques très précises, pas la configuration générale.

Le président du Conseil départemental rappelle que le transit de poids lourds est un problème qui se pose sur tout le département. Des études sont menées à ce sujet sur des bassins de circulation. C'est une discussion à avoir avec les maires quant à la traversée des villages par les poids lourds car ils ont pouvoir de police à l'intérieur de leurs communes.

Question 11

M. Jacques DUMONT, retraité, habitant de Ballaison, s'interroge sur le coût du foncier dans ce projet. Il se demande où iront les 8000 pendulaires et les 2500 camions qui passent à Douvaine, chaque jour. Il rappelle que le projet d'A400 avait été annulé par le Conseil d'État pour sept motifs dont six sont encore d'actualité. Il existe encore un risque que le projet soit de nouveau cassé en Conseil d'État. Il précise qu'il est favorable au désenclavement du Chablais, mais que désenclaver Thonon-les-Bains ce n'est pas désenclaver le Chablais. En 2000, une enquête d'utilité publique proposait 6 projets dont un reprenait la déviation nord de Douvaine. C'est un projet qui date de 1975. Or, sur le tracé de ce projet 80% du foncier est déjà propriété du Département. La question ici est de savoir si on ne ferait pas des économies à relancer ce projet puisque l'essentiel du foncier est déjà acquis.

Le préfet répond que 20 ans se sont écoulés depuis l'annulation de la déclaration d'utilité publique par le Conseil d'État en 1997. En 20 ans, 3 000 personnes supplémentaires sont arrivées chaque année dans le Chablais. Aujourd'hui, l'utilité publique est beaucoup mieux caractérisée. La transparence, la concertation, une meilleure maîtrise du foncier agricole sont des exercices qui auront été réalisés aujourd'hui, contrairement au projet annulé par le Conseil d'État. Le juge administratif ne fera pas la même analyse en 2016 qu'en 1997. Les données économiques, écologiques et démographiques sont radicalement différentes aujourd'hui. Les leçons ont été tirées de l'échec de 1997.

La directrice adjointe de la DREAL ajoute que les acquisitions foncières auront lieu bien plus tard et qu'elles ne présentent a priori pas de particularités. Elles dépendront largement de ce que sera le tracé final. Sur le projet Chasseurs-Machilly, seules deux expropriations ont eu lieu.

Le président du Conseil départemental précise que les terrains acquis à l'époque par le Département sont aujourd'hui des terrains agricoles protégés mais que ce projet n'est plus d'actualité.

Question 12

Une participante, habitante à proximité du passage à niveau de Mésinges, rappelle que le contournement du passage à niveau a été fait, il ne faut pas le défaire. Des millions ont été dépensés pour le parc des gens du voyage mais elle ne voit pas si le projet interfère avec ce parc. Elle s'interroge aussi à propos du rachat des habitations sur le tracé et du montant des indemnités.

Le responsable du projet à la DREAL affirme que le contournement d'Allinges qui a été réalisé récemment est compatible avec le projet d'autoroute. Un rétablissement de la RD233 sera réalisé le moment venu par le concessionnaire pour se raccorder sur le contournement d'Allinges. C'est un endroit très contraint où la RD233 et la voie ferrée vont franchir l'autoroute. Ce sont des éléments pris en compte. La réalisation de l'aire des gens du voyage sera intégrée par le concessionnaire au moment de la définition du tracé. Les acquisitions foncières, quant à elles, se réaliseront sous l'égide de France Domaine dans les modalités

usuelles. Sur Chasseurs-Machilly, ces acquisitions n'ont pas posé de difficultés particulières. Sur 180 propriétaires, seuls deux dossiers ont donné lieu à de véritables expropriations, c'est-à-dire qu'il n'y a pas eu d'accord avec le propriétaire.

Intervention 13

M. Jean-Yves Moracchini, président du syndicat intercommunal des 62 communes du Chablais informe l'assistance que le syndicat a délibéré à l'unanimité, trois heures plus tôt, en donnant un avis favorable au projet autoroutier et en privilégiant la variante Est de la barrière de péage car la variante Ouest consomme trop de terrains agricoles et bloque l'avenir sur un éventuel développement ferroviaire.

Question 14

M. Claude MANILLIER, maire de Perrignier, a bien lu les contributions déposées dans le registre la veille et va essayer, avec tous les services de l'État, de défendre les intérêts des citoyens de sa commune et des alentours. Il demande des éléments d'information sur l'accidentologie sur la RD903 et la RD1005, il sait qu'il y a beaucoup de décès sur ces routes. Il précise, concernant les poids lourds, qu'un arrêté a été signé la semaine précédant la réunion, sur les communes de Lully et Perrignier, réglementant la circulation des poids lourds sur la route de Petit Lac. Il demande également ce qui est prévu en matière d'accompagnement et de compensation vis-à-vis des acquisitions foncières agricoles.

Le responsable du projet à la DREAL répond que la déclaration d'utilité publique de 2006 prévoyait des aménagements fonciers s'ils étaient demandés le moment venu. Il estime que cette possibilité sera reconduite pour le projet actuel.

Question 15

M. Gérard JACQUIER, habitant de Bons-en-Chablais, habite une maison sans trottoir la séparant de la route, ce qui fait qu'elle est très souvent dégradée par le passage des voitures. Il aimerait qu'il y ait le moins de circulation possible sur cette route. Il demande s'il est possible d'envisager une sortie d'autoroute à Bons-en-Chablais afin de limiter davantage le trafic dans cette commune.

La directrice adjointe de la DREAL répond qu'il s'agit d'un linéaire de 16 km qui est court. C'est normal qu'il y ait des demandes d'accès direct à l'autoroute mais les sorties sont difficiles à mettre en place en plus des échangeurs sur un trajet aussi court. De plus, rajouter des sorties rendrait caduque la mode de barrière de péage ouverte à Perrignier qui ne peut être pertinent que s'il n'y a que trois échangeurs au plus.

Le préfet ajoute que l'aménagement d'une sortie coûte très cher, cela peut se compter en millions d'euros. La multiplication des sorties alourdit le coût global et réduit l'efficacité de l'équipement. On veut aussi que l'autoroute ait une certaine efficacité, on ne peut donc pas multiplier les sorties. On risque également d'alourdir les prix et de consommer du terrain agricole.

Question 16

Mme Christine MAXIT est habitante du hameau de Mésinges, situé à l'aplomb d'une ZNIEFF également classée Natura 2000. Elle se positionne en faveur de l'autoroute et que l'on prenne en compte de la protection de la nature. Le choix à Mésinges a été fait qu'il y aurait d'un côté la biodiversité et les zones humides, et de

l'autre les humains. L'autoroute risque d'être à quelques mètres des premières habitations et cela pose problème. La question du choix d'un revêtement très lisse, anti-bruit doit se poser, même s'il est plus cher. Elle demande également si cette concession est susceptible d'attirer beaucoup de candidats car elle n'est pas reliée au reste du réseau autoroutier, elle doute du fait qu'il y aura de la concurrence au niveau des concessionnaires et la qualité de réalisation qui en découlerait.

Le préfet répond qu'il est très touché par les questions de biodiversité. La question essentielle est de savoir à quoi va être raccordée ce tronçon. Clairement, cette autoroute sera le moment venu reliée à l'A40. S'il a été choisi de ne traiter que ce tronçon et de le traiter en premier c'est pour s'assurer que la concession est ouverte à tous les candidats, et pas seulement au concessionnaire de l'A40, même s'il est excellent. Le meilleur projet doit gagner. Ici, la concurrence permet un moindre péage et une meilleure qualité autoroutière. Des années 1980 aux années 2000, les mises en concession se faisaient par centaines de kilomètres. Aujourd'hui, les tronçons autoroutiers sont rares et les concessionnaires vont se battre pour obtenir celui-là. Il n'y a pas beaucoup d'endroits en France où l'on envisage la construction de 16km d'autoroute.

Le président du Conseil départemental précise que cet ouvrage est déjà raccordé au tronçon Chasseurs-Machilly et rappelle que plus de 60 millions d'euros ont été investis par l'État et le Département pour régler une bonne partie des problèmes de ce territoire et du territoire annemassien.

Question 17

M. Nicolas BLANDIN, habitant du hameau de Brécorens sur la commune de Perrignier, est riverain du projet. Il s'interroge sur le tracé de la variante Est de la gare de péage. Il soulève la question des contraintes liées au croisement de l'autoroute avec la RD25 et avec le lit de la Gurnaz. Il se demande pourquoi le projet prévoit de doubler l'axe de la RD25 un peu plus à l'ouest, là où l'espace est à économiser. Il demande si toutes les mesures seront bien prises pour minimiser les contraintes vis-à-vis des riverains du rétablissement de la RD25 et demande également si le passage de la RD25 est en aérien ou en souterrain. Il demande également comment sera géré le croisement de l'autoroute et de la Gurnaz.

Le responsable du projet de la DREAL précise que les figures 3D présentées pendant cette réunion donnent une idée globale mais que le tracé n'est pas encore défini, on ne peut donc pas parler de doublement de la RD25 à ce jour. Il n'y a pour l'instant qu'une bande d'étude qui sera affinée dans le cadre des études préalables et on ne peut pas préjuger de ce que sera le rétablissement de la RD25. La question du devenir des passages à niveau 65 et 66 est à l'étude et cette problématique impacte le rétablissement de la RD25. Il est prématuré de dire ce qu'il en est à cet endroit. Concernant le rétablissement de la Gurnaz, le concessionnaire devra traiter ce point.

Pour **la Directrice adjointe de la DREAL**, des solutions techniques existent mais on ne connaît pas aujourd'hui la solution technique qui sera choisie.

Le préfet remercie l'ensemble des participants et appelle aux contributions de chacun.

Mme BARTHE, la garante, conclut cette réunion en remerciant l'ensemble des participants et ceux qui ont eu le courage de prendre la parole. Elle remarque qu'il y a eu beaucoup de respect et beaucoup de réponses détaillées. Elle rappelle que le projet est encore dans une phase très en amont et donc qu'il n'y a souvent pas de réponses techniques précises apportées aux questions posées. Pour autant, les questions sont légitimes et seront des points de vigilance pour le maître d'ouvrage qui devra utiliser ces éléments dans la suite du projet.