



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 du 11 février 2016
à Thonon-les-Bains

LIEU : Espace Tully à Thonon-les-Bains

PARTICIPANTS EN TRIBUNE :

Georges-François Leclerc, préfet de Haute Savoie
Christian Monteil, président du Conseil départemental de Haute-Savoie
Isabelle Lasmoles, directrice adjointe de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Jean-Marie Staub, responsable d'opération, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

La réunion s'est tenue devant 215 personnes durant 2 heures à partir de 19h00.

Introduction

Introduction par M. Jean Denais, maire de Thonon-les-Bains

Monsieur le maire remercie l'assistance d'être venue si nombreuse pour la première réunion de concertation. Il remercie le préfet et le président du Conseil départemental pour leur mobilisation sur le projet de liaison entre Machilly et Thonon. L'engagement financier pris par le Conseil départemental témoigne de son attachement au projet et à sa réalisation. Il rappelle que le tronçon Machilly-Thonon fait partie d'un dispositif multimodal de désenclavement sur lequel sont engagés l'Etat, la Région, le Département sur des projets tels que le Lemman Express, le BHNS entre Thonon-Genève, l'amélioration de la desserte lacustre transfrontalière et des dispositifs routiers. Il est nécessaire que les Chablaisiens se mobilisent pendant ce temps de concertation pour régler ce problème routier.

Introduction par M. Georges-François 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 à cet exercice démocratique. Il explique qu'il agit en tant que représentant de l'Etat et en garant des procédures et en tant que maître d'ouvrage délégué pour le compte de la ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie. 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 de vie qui s'accompagnera de la maîtrise de la consommation des espaces agricoles et naturels. Cette concertation doit permettre de recueillir les avis et les attentes de tous pour enrichir le projet et les études ultérieures.

Le préfet rappelle que la concertation se déroule sous l'égide d'une garante nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

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

Ce début de concertation est un moment attendu pour le président du Conseil départemental. C'est le symbole de l'engagement fort du département pour réinscrire ce dossier à l'ordre du jour de l'agenda gouvernemental. L'engagement du département est aussi financier, pour être au côté de l'Etat lors de la réalisation des études mais aussi lorsque l'assemblée départementale a voté à l'unanimité le versement éventuel d'une subvention d'équilibre au concessionnaire. Le département accompagnera les communes dans les traversées de bourgs dans le périmètre du projet et continuera ses partenariats avec les milieux environnementaux et agricoles.

Introduction par Mme Isabelle Barthe, garante de la concertation

Mme Barthe rappelle que cette concertation est placée sous l'égide d'une garante nommée par la Commission Nationale du Débat Public et que c'est un exercice de démocratie participative. La CNDP a été saisie par la commune d'Anthy-sur-Léman au sujet du captage d'eau potable mais tous les acteurs sont invités à se prononcer sur le projet. La Commission Nationale du Débat Public veille à la transparence de l'information, à ce que s'expriment tous les questionnements ; que chacun puisse prendre la parole, et in fine que le maître d'ouvrage puisse prendre sa décision en connaissance de cause. Le rôle du garant est d'assurer la transparence de l'information, et le respect de l'argumentation. Cette concertation n'est en aucun cas un sondage, il s'agit plutôt de veiller à la qualité et la pertinence des échanges.

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'état 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 présentée 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 arrêter les usagers qu'une seule fois. Deux options de localisation sont possibles : à l'est ou à l'ouest de la RD25. Chacune des 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 fixés 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

Jean-Christophe Bernaz, président de l'association Oui au Désenclavement au Chablais, remercie l'organisation d'une telle concertation. Il indique avoir rencontré plusieurs sociétés autoroutières qui lui ont indiqué que le projet était bien porté par quelques élus locaux. Il les remercie. Il souhaiterait que les parlementaires fassent pression pour accélérer les procédures. Il demande pourquoi ne pas annuler la DUP actuelle, car celle-ci doit s'éteindre en 2016.

Le préfet répond que la DUP de 2006 n'est pas caduque en tant que telle, mais qu'elle ne répond pas au projet dans sa configuration actuelle. Il rappelle que sur le principe, une DUP est valable 10 ans, mais que la mise en concession modifie l'équilibre économique du projet et les prévisions de trafic, il est donc indispensable d'obtenir une nouvelle déclaration d'utilité publique.

Le préfet rappelle que de nombreux élus, parlementaires, conseillers départementaux et régionaux portent ce dossier en faveur du désenclavement du Chablais.

Question 2

Une habitante de Thonon-les-Bains indique que l'autoroute n'est pas un choix satisfaisant. Elle interroge la tribune sur la pertinence d'un financement par le contribuable via la subvention d'équilibre. Le département de la Haute Savoie a été épinglé par l'union européenne sur la pollution de l'air. Pourquoi ne pas utiliser les 100 millions d'euros pour financer le doublement de la voie ferroviaire pour desservir les industries et les entreprises du Chablais et améliorer le trafic voyageurs plutôt que pour financer la concession ?

Le préfet indique que le projet est financé par l'utilisateur via le péage. La subvention du Conseil départemental est une garantie apportée pour le concessionnaire. Cela a permis de débloquer le projet.

Concernant la question de la pollution atmosphérique, le département de la Haute-Savoie est en pointe en matière de gestion de la pollution atmosphérique.

Le président du Conseil départemental indique que le conseil départemental a financé une majeure partie du contournement de Thonon. Il rappelle que l'Etat a accepté la mise en concession du projet Machilly-Thonon dans le cas où le Conseil départemental de Haute-Savoie s'engageait sur le versement d'une éventuelle subvention d'équilibre pour le financement de la liaison. Si on prend l'exemple de l'A41 Nord, il n'y a aucune subvention d'équilibre qui a été versée au concessionnaire, le projet a été financé par les recettes du péage.

Le Conseil départemental investit également sur d'autres moyens de transport puisqu'il intervient dans le financement du Léman Express à hauteur de 65 millions d'euros et sur d'autres projets ferroviaires dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région.

Question 3

Elisabeth Charmot, élue à Thonon-les-Bains rappelle qu'il existe une opposition à ce projet et qu'elle n'est pas la seule élue à être contre. Selon elle, le nouveau barreau routier va encourager la circulation et com-

promettre l'utilisation des transports en commun et donc engendrer plus de pollution due à l'usage automobile. De plus, ce projet a un impact important sur les ZNIEFF et son emprise de 300 ha impacte les espaces agricoles et forestiers. Comment encourager l'usage des transports en commun lorsque la liaison autoroutière sera construite ?

Pour l'A41, certes, il n'y aurait pas eu de subvention d'équilibre, mais le Conseil départemental aurait offert des abonnements.

Le président du Conseil départemental n'a financé que des raccordements de voiries et des actions de remboursement sur le projet d'A41 Nord. Il a par ailleurs mené une campagne de sensibilisation sur les abonnements afin de soulager les routes départementales. Il rappelle que le Département a une politique de multimodalité et qu'il est prévu d'aménager la RD1005 pour répondre aux besoins des habitants avec notamment l'aménagement du THNS et de parkings relais.

Le préfet précise que toutes les personnes qui se sont exprimées auprès de lui sur le projet y sont favorables et que cet accord transcende les partis politiques. L'Etat par ses représentants sera intransigeant sur les questions d'équilibre écologique. Le préfet rappelle que de nombreux progrès ont été faits sur le département, puisqu'entre 2012 et 2015, les surfaces agricoles consommées au profit de l'urbanisation ont diminué de près de 40% par an. Il affirme que le projet ne consommera pas 300 ha d'espaces agricoles et forestiers mais plutôt autour de 100ha.

Le projet devrait avoir une consommation d'espace agricole raisonnée. Aujourd'hui, les projets sont longs à concevoir pour justement intégrer la préservation des paysages, de la nature et des espèces et ainsi préserver l'avenir.

Intervention 4

Un élu de la ville de Thonon précise qu'il faut prendre en compte les heures de pointe pour les prévisions de trafic et rappelle que ce projet autoroutier constituera une alternative d'itinéraire entre Thonon-les-Bains et Genève.

Question 5

Frédéric Zory, ancien Conseiller Général du Canton de Thonon-Est, soutient le projet et assure celui des élus qui portent la voix de la population. Il estime le soutien de la population, des élus et des professionnels comme total.

Question 6

Nicolas Chatel, habitant dans le secteur de Perrignier estime qu'il est indispensable de protéger les riverains des départementales. Il demande si l'interdiction de circulation des poids lourds n'est pas valable que lorsqu'une alternative gratuite existe. Il indique que la circulation sur le contournement de Thonon est supérieure aux prévisions de trafic du projet et s'interroge sur les difficultés d'accès sur Machilly-Thonon depuis l'est du contournement de Thonon et demande à ce l'axe entre carrefour des chasseurs et l'A40 soit également étudié.

Le préfet indique que l'interdiction des poids lourds sur le réseau secondaire n'est pas tranchée et que ce n'est qu'une hypothèse à ce jour.

La DREAL indique que les données de trafic côté Thonon-Evian seront étudiées dans la suite du projet et dans les études à venir. Il est cependant déjà possible d'envisager les effets bénéfiques du projet sur les RD 1005 et 903 où l'abaissement de la vitesse dans les bourgs va permettre de gagner en fluidité et en sécurité.

Le président du Conseil départemental indique que concernant le projet A40-Chasseurs, il est envisagé de reconstruire « la route sur la route », le projet est en cours d'étude.

Question 7

Un habitant de Thonon-les-Bains demande pourquoi l'aménagement de zones 30 n'a-t-elle pas été envisagé avant ? Ne serait-ce pas une façon détournée d'inciter à prendre l'axe payant ?

Le préfet rappelle que c'est le maire qui a le pouvoir de police au sein de sa commune et qui peut donc décider de l'aménagement ou non de zones 30. Le Conseil départemental pourra accompagner ces communes pour ces aménagements.

Intervention 8

George Constantin explique que ce projet va permettre une amélioration de la qualité de vie dans les communes traversées par les RD903 et 1005 et donc de travailler sur les cœurs de communes et d'améliorer la sécurité. Dans le cas où le projet ne serait pas réalisé, il faudrait réaménager les voiries existantes ce qui serait également consommateur d'espace.

Question 9

Martial Saddier, député, vice-président du Conseil régional, intervient **au nom du président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**. Il salue l'engagement de l'Etat et du Département dont les compétences lui permettent de porter ce projet. La Région considère le projet Machilly-Thonon apporte les garanties d'équilibre entre cadre de vie, préservation de l'environnement et opportunité de développement économique. Le président de la Région inscrira le projet Machilly-Thonon dans les schémas régionaux. Il souhaite que ce projet puisse réussir et lui apporte son soutien.

Question 10

Jean-Christophe Bernaz, président de l'association Oui au Désenclavement au Chablais, indique que les sociétés autoroutières seraient prêtes à intégrer le carrefour Chasseurs / A40 à leur périmètre et qu'il ne serait pas nécessaire de lancer un appel d'offres de concession.

Le préfet indique que la liaison Machilly-Thonon est concédée ce qui nécessite un appel d'offres et une mise en concurrence. Cette mise en concurrence doit être la plus large possible afin de limiter la dépense publique. Le réaménagement de la connexion A40/Chasseurs interviendra après la problématique de Machilly-Thonon qui est prioritaire.

Le président du Conseil départemental rappelle que l'ATMB est à 70% d'actionnariat d'Etat et à 17% d'actionnariat départemental.

Question 11

Un habitant de Thonon-les-Bains, s'interroge sur les gains de temps indiqués dans la présentation et se demande s'ils sont réalistes en période de pointe. Il précise qu'il a mis moins de temps pour effectuer son trajet que ce qui a été présenté. Il indique que selon lui les ralentissements au niveau de Perrignier peuvent être évités avec un meilleur réglage des feux.

La DREAL indique que les gains de temps ont été calculés sur l'heure de pointe du matin. Le fait de réaliser le trajet sur un temps inférieur est tout à fait possible, mais les calculs réalisés portent sur de nombreuses séries.

Question 12

Le Trésorier de l'association Oui au désenclavement du Chablais demande pourquoi la liaison entre Viry et Nangy est gratuite et pourquoi dans le Chablais la liaison devrait être payante.

Le préfet indique que certaines portions autoroutières sont gratuites car elles ont été construites à une période où l'Etat pouvait investir, alors qu'aujourd'hui l'endettement public est fort et ne permet plus de financer de telles infrastructures. Il rappelle que le rapport Duron de 2013 avait conclu que le projet de désenclavement n'était pas nécessaire et repoussé à horizon lointain. L'engagement des élus a permis de faire émerger le projet sous la forme d'une mise en concession.

Le président du Conseil départemental rappelle que le Conseil départemental a acheté le péage entre Viry et Nangy il y a 25 ans dans l'intérêt du département et du développement de la zone frontalière.

Intervention 13

Claude Manillier, maire de Perrignier, indique qu'il y a 600 emplois sur la commune et qu'un projet de doublement du nombre d'emplois est en cours. Mais pour cela, l'autoroute est indispensable et il faudra travailler sur un plan routier d'ensemble.

Le feu de Perrignier disparaîtra à l'échéance de la construction de la liaison Machilly-Thonon. Les feux sont réglés sur l'école primaire et l'école maternelle. Le cycle a été récemment modifié et on a noté une amélioration.

Question 14

Un habitant de Thonon-les-Bains, demande s'il est prévu en bordure du projet des chemins pour l'accès aux exploitations agricoles et forestières.

La DREAL indique que cela sera pris en compte mais que l'on ne peut pas préciser ce point à ce stade.

Question 15

Une habitante de Thonon-les-Bains demande si au niveau de la barrière de péage des dispositifs anti ralentissement sont prévus et s'interroge sur son implantation.

La DREAL indique que la barrière de péage est prévue au milieu du projet au droit du diffuseur de Perrignier, pour n'arrêter les usagers qu'une seule fois.

Question 16

Un participant s'inquiète d'une hausse possible des accidents notamment dans les centres de Douvaine et Bons-en-Chablais du fait de la fluidité retrouvée et l'augmentation de la vitesse par les usagers.

La DREAL indique qu'au contraire la sécurité sera accrue sur l'autoroute et que les mesures d'accompagnement sur le réseau départemental vont apporter de la fluidité et de la sécurité mais pas forcément de la vitesse.

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