



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 Ville-la-Grand du 17 mars 2016

LIEU : Auditorium du collège Paul Langevin à Ville-la-Grand

PARTICIPANTS EN TRIBUNE :

Georges-François LECLERC, préfet de Haute Savoie
Christian MONTEIL, président du Conseil départemental de Haute-Savoie
Fabien DUPREZ, chef du service Mobilité Aménagement Paysages, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Jean-Marie STAUB, responsable d'opération, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

La réunion s'est tenue devant 45 personnes durant 2 heures et demie à partir de 19h00.

Introduction

Monsieur Raymond BARDET, maire de Ville-la-Grand, n'a pas souhaité prononcer de discours d'introduction à cette réunion publique.

Introduction par Georges-François LECLERC, préfet de Haute-Savoie

Le préfet salue les élus et les parlementaires. S'il y a peu de participants, il espère que cela permettra des débats de grande qualité.

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.

Il indique qu'à l'issue de la concertation deux lettres partiront : une lettre du préfet de département 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 demande aux participants de ne pas siffler ni d'applaudir les interventions durant cette réunion pour que le débat soit le plus loyal possible, sous peine d'arrêt immédiat de la réunion. Les propos de chacun ne doivent pas susciter d'effet de masse susceptible de perturber le débat. Il veut une expression libre de chacun et rappelle son devoir de donner toute l'information disponible pour prouver que cet équipement est bien conçu.

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

La réalisation de ce projet de désenclavement du territoire est un engagement politique du Conseil départemental de Haute-Savoie. Le président salue d'ailleurs la présence de sept conseillers départementaux lors de la réunion. Il souligne l'attachement du Département au désenclavement du Chablais depuis longtemps : le Département s'est battu, au côté du préfet, pour réinscrire à l'ordre du jour ce projet auprès de différents ministres. Le Département s'est également engagé sur le volet multimodal des déplacements sur toute la Haute-Savoie avec le développement de liaisons bus à haut niveau de service et un soutien fort au transport ferroviaire. Le Département a été le premier à investir dans le CEVA, soutient le ferroviaire dans la vallée de l'Arve et a fortement accompagné le développement de la CGN (navette lacustre). Il investit aussi largement dans le désenclavement numérique avec un effort sur l'Internet à haut débit.

Il demande d'excuser l'absence de Mme Duby-Muller et salue les deux Sénateurs (Loïc Hervé et Cyril Pelletier).

Le préfet remercie également les maires, conseillers départementaux et sénateurs pour leur présence.

Introduction par Isabelle BARTHE, garante de la concertation

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative Indépendante qui permet au public d'intervenir dans les projets. La CNDP a été saisie par la commune d'Anthy-sur-Léman afin d'organiser une concertation recommandée. Elle indique qu'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 de la garante est d'assurer la transparence, l'indépendance et le respect de l'argumentation. Le public est là pour s'informer mais aussi pour faire des propositions alternatives et enrichir éventuellement le projet. Le présent débat nourrit la réflexion du maître d'ouvrage et lui permet de prendre sa décision en connaissance de cause. 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.

Mme Barthe précise également qu'il y a aussi possibilité pour les conseils municipaux, associations, chambres consulaires, certains élus de niveau national de mettre une contribution visible sur internet.

La qualité de cette concertation tient à la facilité qui est offerte au public d'émettre les points de vue.

Devise de la CNDP : « Vous donner la parole et la faire entendre ».

Présentation du projet par la DREAL

Le projet est intégré dans le schéma de transport multimodal du Chablais intégrant la liaison Machilly-Thonon non adopté en juillet 1999 suite à une large concertation. La section Chasseurs-Machilly-Thonon-les-Bains est déclarée d'utilité publique en 2006.

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) qui contribue développement de la desserte ferroviaire de la Haute Savoie ;
- Déviation de Saint Gingolph.

Le projet est une liaison à 2x2 voies sur **16.5 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.

Le projet avait préalablement l'objet d'une DUP pour une route express à 2 *2 voies en 2006 (gratuite). 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 2013, le rapport Mobilité 21 a repoussé à horizon très lointain la réalisation de cette infrastructure. Mobilisation du préfet et du Conseil Général à l'époque pour remettre à l'ordre du jour ce projet sous une forme de concession.

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. Une nouvelle déclaration d'utilité publique est nécessaire car le trafic et les conditions d'usage ont été modifiés par rapport au projet de 2006. La jurisprudence oblige le maître d'ouvrage à reprendre l'ensemble des procédures en cas d'évolutions structurantes d'un projet. S'agissant d'un projet autoroutier la Déclaration d'Utilité Publique du projet sera passé par Décret en Conseil d'Etat.

Les acteurs du projet sont présentés : il y a l'Etat concédant, le Département de la Haute Savoie et le concessionnaire (non désigné à ce jour, sera désigné ultérieurement et sera en charge de la réalisation du projet). A l'issue de cette concertation, le ministre prendra une décision sur « les suites à donner ».

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. La croissance de population sur le Chablais est supérieure à celle constatée en Haute Savoie, elle-même supérieure à celle constatée au niveau régionale et nationale (1.7% sur Chablais, 1.4% en Haute Savoie et 0.6% au niveau national). Une des conséquences de ce dynamisme est la congestion rencontrée sur le réseau routier, la qualité de vie en est dégradée dans les centres bourgs des RD903 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, il en diffère par l'ajout d'un dispositif de péage à Perrignier. En 2006, c'est le tracé sud Planbois voie ferré qui a été retenu. C'est une bande de 300 mètres de large qui sera affinée au fil des études préalables à l'enquête d'utilité publique pour aboutir à un fuseau. 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. Elles constitueront une annexe au décret DUP. Suite à la saisine de la commune d'Anthy-sur-Léman sur la question de la protection du captage, la DREAL a demandé à l'Agence Régionale de Santé de désigner un hydrogéologue agréé qui a expertisé les études conduites par la commune, les conclusions de cet hydrogéologue indiquent que le projet routier n'atteint pas, ni n'altère, l'aquifère d'Anthy-sur-Léman. Des études complémentaires vont être conduites pour confirmer ce point. Des dispositions spécifiques seront demandées au concessionnaire dans le cadre de l'appel d'offres.

Le projet nécessitera une vigilance quant à la consommation d'espaces agricoles qui sont rares. On note la proximité de hameaux et de quartiers nouveaux dans la bande d'étude, notamment à Perrignier et à Allinges. Des murs anti-bruit et des talus seront construits pour atténuer les nuisances sonores. L'Etat se mobilisera et sera vigilant sur la question de la maîtrise de l'urbanisation. Le préfet indique que les procédures entre la mise en place de l'infrastructure et la révision du SCoT seront synchronisées.

Le projet prévoit un dispositif de **péage central au diffuseur de Perrignier** pour n'arrêter les usagers qu'une seule fois tout en offrant un tarif proportionnel au trajet parcouru. 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 contrainte géométriquement est serait moins consommatrice d'espace mais implique un plus grand nombre de gares de péage Les nuisances sonores et visuelles sont plus importantes et cette variante impacte le ruisseau de la Gurnaz ainsi que la zone humide de la Tuilerie. La variante ouest n'a pas ces défauts mais consomme plus de foncier (y compris agricole) et conduit à des nuisances sonores plus importantes sur le hameau de chez Jacquier à Perrignier. 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.

Le concessionnaire fera une proposition de coût de projet et une proposition de montant de péage, en fonction de cela il indiquera s'il y a besoin de débloquer la subvention d'équilibre. Le préfet souligne le caractère éventuel de la subvention d'équilibre, il indique également que la subvention d'équilibre apportée par le Département permet de garantir la faisabilité de l'opération.

A l'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.

Nous en sommes aujourd'hui à la phase de concertation. A l'issue, le maître d'ouvrage pourra décider de le déclarer d'utilité publique et ensuite de lancer les études préalables, puis démarrer la phase de réalisation. Il décidera du recours ou non à un concessionnaire ou un péage.

Le projet va permettre l'apaisement de la circulation et la requalification des centres bourgs des RD903 et RD1005, des études vont prochainement être réalisées pour évaluer la possibilité d'interdire la circulation des poids lourds en transit. Avec cette autoroute, les temps de trajet seront considérablement réduits. Aux heures de pointe du matin, les usagers gagnent 18 minutes sur le trajet Évian-les-Bains – Annemasse ou Evian-Geneève : pour un trajet quotidien aller-retour, cela correspond à 5 jours gagnés par an. Les temps de parcours seront fiabilisés. La liaison autoroutière permettra enfin une sécurisation des routes : une infrastructure autoroutière est en moyenne 4 fois moins mortelle qu'une infrastructure ordinaire.

Les suites : le bilan de concertation sera réalisé dans les deux mois à venir, les études auront lieu en 2016-2017 (si le ministre décide la poursuite du projet), le décret DUP sera pris début 2019, l'appel d'offres à concession sera lancé en 2019. Le concessionnaire désigné réalisera les études détaillées du projet, sous le contrôle de l'Etat. Les travaux s'étaleront sur les années 2022-2023.

Echanges avec la salle

Question 1

M. Noël COTTET-DUMOULIN, habitant de Thonon et membre de l'association « Oui au désenclavement du Chablais », évoque la motion de l'agglomération d'Annemasse réclamant la liaison A40-Chasseurs. Il demande si la liaison Machilly-Thonon était conditionnée par la liaison Chasseurs-Findrol.

Le préfet indique que le tronçon A40-Chasseurs est hors du périmètre de la concertation et sera décidé seulement après la désignation du concessionnaire de la présente liaison Machilly-Thonon. Le non-raccordement de ce projet d'autoroute à l'A40 est voulu : c'est la garantie d'avoir une concurrence ouverte (permettant d'avoir plusieurs candidats pour la concession) et donc l'assurance d'une autoroute de qualité pour un prix raisonnable. C'est un message aux autoroutiers : l'axe Machilly Thonon n'est pas « attribué » à l'actuel concessionnaire de l'A40.

Le président du CD74 ajoute que la liaison A40-Chasseurs est un itinéraire sur la voirie départementale qui est appelé à le rester et qui ne sera donc pas concédé. Le projet sera mené par le Département, il s'agira de reconstruire « la route sur la route ». Des études sont en cours.

Question 2

Mme Anne LASSMAN-TRAPPIER, présidente de l'association Environn'MontBlanc et membre du collectif Réseau Air 74, parle au nom du collectif Réseau Air 74. Le collectif Réseau Air 74 demande – avec le collectif Grenelle des Transports – que des études d'impact indépendantes complémentaires pour évaluer sur l'impact de cette autoroute sur qualité de l'air dans le Chablais, l'Arve et le Genevois. Il demande aussi une étude complémentaire indépendante sur les émissions de GES post-COP 21. Le collectif souhaite aussi une étude sur l'impact du Léman Express et du THNS 1005 sur la mobilité. Il faut attendre le résultat de ces études avant de construire une autoroute qui va concurrencer le Léman Express. Elle dit comprendre la dé-

trousse des habitants du Chablais qui vivent près des routes départementales mais elle voit aussi la détresse des habitants de la vallée de l'Arve où une autoroute a été construite pour désengorger le réseau secondaire. Or, aujourd'hui, l'autoroute est très utilisée et le réseau secondaire reste saturé car l'autoroute crée un appel d'air pour le trafic automobile.

Elle demande également où en est le désenclavement par l'est du Chablais via la ligne ferroviaire du Tonkin entre Saint Gingolph et le Valais.

Le préfet répond que le projet d'autoroute va résoudre une situation actuellement insupportable, catastrophique humainement, économiquement, écologiquement. Il admet que cela comporte des risques. L'enjeu est d'apporter du bien-être aux Chablaisiens sans déstabiliser un territoire qui est de qualité, ni créer un appel d'air générant de la pollution. Les 20 000 véhicules par jour qui accélèrent, ralentissent, s'arrêtent, redémarrent dans le Chablais créent une grave pollution de l'air.

Il développe en trois points :

1-Aujourd'hui, la situation est humainement, économiquement et écologiquement catastrophique. Avec cette autoroute, les temps de trajet seront considérablement réduits. Aux heures de pointe du matin, les usagers gagnent 18 minutes sur le trajet Évian-les-Bains – Annemasse. Pour un trajet quotidien aller-retour, cela correspond à 5 jours de gagnés par an. Pendant ces 5 jours, les usagers ne seront plus dans les embouteillages, ils ne pollueront pas.

2- Cette démarche s'inscrit dans un schéma multimodal. Les différents projets multimodaux du territoire se feront avant l'autoroute. L'Etat, le CD74 et les communes sont intervenus pour garantir l'existence et le développement du transport lacustre.

3- Pour limiter l'effet d'appel d'air, le préfet précise que le SCoT mettra au cœur de ses préoccupations la maîtrise du foncier agricole et la concentration de l'urbanisation autour de la ville. Le Chablais gagne 3500 habitants chaque année, avec ou sans autoroute. Seuls le Pays de Gex, la banlieue de Toulouse et quelques banlieues des Yvelines ont une croissance démographique comparable. L'autoroute et le CEVA sont complémentaires dans cette optique. Compte tenu du rythme de croissance démographique dans un des espaces les plus dynamiques d'Europe, il faut une autoroute en plus du transport ferroviaire.

Les études seront soumises à l'avis d'une autorité environnementale, indépendante, qui jugera de la qualité des études réalisées.

Le président du CD74 ajoute que l'autoroute va améliorer l'activité économique, le bien-être de la population et la circulation en toute sécurité. Il faut permettre le développement du territoire tout en maintenant son attractivité. Le Département a déjà investi 65 millions d'euros sur 235 millions d'euros dans le CEVA alors même que la compétence du Département n'est pas ferroviaire. A titre indicatif, localement le Département participe également au financement de transports collectifs à hauteur d'une trentaine de millions d'euros sur les projets de BHNS et de tramway d'Annemasse. Il reconnaît que la question de la qualité de l'air est importante. Le Département participe déjà au fonds air-bois dans la vallée de l'Arve. Le Département va engager un financement sur un fonds air-bois dans les secteurs d'Annemasse et Annecy.

Concernant le désenclavement à l'Est, des investissements à long terme sont en cours: il s'agit du projet de déviation de Saint Gingolph et du projet de protection de la RD1005 (pour limiter les chutes de pierres). La Région pourra si elle le souhaite relancer la ligne ferroviaire du Tonkin. Cette liaison autoroutière devra se réaliser sur la base du principe de respect de l'agriculture et en lien avec les associations environnementales.

La DREAL précise que les études d'impact sont à la charge du maître d'ouvrage. Chaque étude d'impact fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale. Dans le cas du présent projet, les études seront soumis à avis de l'Autorité Environnementale nationale. Cet organisme comprend à la fois des fonctionnaires d'Etat mais également des personnalités extérieures y compris du monde associatif. Elle rend ses avis de manière collégiale et ses délibérations sont publiées sur son site internet. Son avis sera obligatoirement joint à l'enquête publique sous peine d'annulation de la DUP. L'indépendance de l'Autorité Environnementale a été récemment renforcée par des textes réglementaires.

Question 3

M. Bruno BADET, agriculteur à Bons-en-Chablais, cite un article de l'économiste Gregory Mankiw qui compare la présence des routes dans différentes grandes villes du monde (Los Angeles/Singapour): le développement des routes encouragerait les actifs à habiter plus loin de leur lieu de travail, entraînant ainsi un plus grand besoin de routes. Il souligne qu'à Singapour les immatriculations correspondent à des droits à polluer cessibles et demande pourquoi ne peut-on pas mettre cela en place sur le projet. Pour lui, il faut faire baisser le nombre de voitures. Il demande si la gratuité des transports en commun a été étudiée ici, comme cela se fait à Cluses. Il demande également pourquoi les bus et le ferroviaire ne sont pas préférés à l'autoroute. Les marchandises pourraient partir par le Tonkin plutôt que par la route. Il évoque la doublement des voies ferroviaires et demande confirmation sur ce projet. Il s'interroge sur l'évaluation de l'impact du projet Machilly-Thonon sur la rentabilité de l'infrastructure ferroviaire. Il se demande également s'il ne faudrait pas prévoir des bus relais pour aller aux gares et si des voies réservées sont prévues pour les bus. Il s'interroge aussi sur le développement du covoiturage, sur la prise en charge des parkings CEVA et sur le traitement de la mobilité douce.

Il s'interroge aussi sur les 200 à 300 hectares de terres agricoles qui seront détruits par la liaison et qui ne pourront plus être utilisées pour l'agriculture de proximité.

Enfin, il demande si les estimations de baisse de trafic sur les axes secondaires sont bien de 5 à 10%.

Le préfet répond que les transports en commun sont déjà très largement subventionnés. Si le billet devait couvrir l'intégralité de l'investissement sans subvention, il serait doublé voire triplé.

Concernant la consommation de terres, il précise qu'il est nécessaire d'immobiliser « fictivement » un grand volume de terrains afin de mener les études. Mais le tracé d'autoroute ne consommera pas 300 hectares (effet direct). L'effet indirect dépendra de la programmation d'évolution annuelle prévue dans le SCoT : si le SCoT ne prévoit pas une croissance excessive de la population, la maîtrise du foncier pourra se faire. Le calendrier du SCoT sera donc synchronisé avec les études préalables de la liaison autoroutière et le préfet confirme qu'il sera vigilant sur la maîtrise de la consommation du foncier dans le cadre du SCoT. Entre 2012 et 2016, la population a augmenté et la consommation de terres agricoles a diminué (365 ha/an en 2012 et 200 ha/an en 2015).

Le président du CD74 ajoute qu'il n'y a pas de gratuité des transports en commun, il n'y a que des financements. Le président considère que la liaison Machilly-Thonon doit être financée par l'utilisateur et si besoin par le contribuable (subvention d'équilibre). En matière de multimodalité, le CD74 est fortement engagé à travers un plan de développement du Bus à Haut Niveau de Service sur tout le Département. Le président rappelle son soutien aux sites de covoiturage et précise que sur les 5 dernières années, 10 parkings relais ont été financés par le CD74 et 10 autres ont été accompagnés (cofinancement) par le CD74. Pour pallier au dé-

sistement des Suisses dans le financement des P+R du CEVA, le Département a couvert cette part financière manquante (enveloppe de 3.5 millions d'euros débloquée).

Le Département a également des projets de vélo-route structurants : vélo-route du Léman à la Mer. Le CD74 accompagne par ailleurs les collectivités de Haute Savoie en matière de sécurité routière pour faciliter l'usage du vélo.

La DREAL ajoute qu'il y a des différences fondamentales entre Los Angeles et Singapour et elles ne concernent pas forcément les routes. Singapour est une ville très administrée (on ne décide pas où on habite) et l'économie est planifiée, voire très dirigée. A Los Angeles, on est plus libre de s'installer où on veut, l'expansion urbaine est beaucoup moins contrôlée. L'effet d'appel d'air n'est pas créé par la route en soi, c'est l'attractivité d'un territoire, et la manière dont on gère le territoire du fait de son attractivité, qui crée ou non l'appel d'air : il est nécessaire d'agir sur l'urbanisation pour la contrôler. Une autoroute dans le désert ne crée pas de trafic.

Concernant la gratuité des transports en commun, il précise que la gratuité crée une concurrence avec le vélo et la marche à pieds. On observe un report des modes doux (vélo, marche à pieds) sur les transports en commun. Cela se traduit par une saturation des transports collectifs (TC) et une baisse de qualité de service. Il faut que les TC coûtent un petit peu à l'utilisateur, c'est le principe du ticket modérateur.

Pour les prévisions de trafic : les diminutions de trafic sur la RD1005 sont effectivement limitées car le trafic sur la voie sera déjà réduit du fait de l'aménagement des infrastructures du THNS sur la RD1005 (avant la mise en service de l'autoroute).

Le préfet pose la question de la prise en compte le coût de l'inaction. En 2023, il y aura 25 000 habitants supplémentaires dans le Chablais. Il faut encadrer ce développement plutôt que laisser dériver les choses comme aujourd'hui. Le coût de l'inaction serait catastrophique.

Le préfet précise que le CEVA va créer des voies de dérivation qui vont permettre au transport ferroviaire d'être plus efficace, plus dynamique, plus fréquent et plus fiable. Aujourd'hui, s'il y a un incident à un endroit de la ligne, c'est tout le trafic qui est bloqué car le réseau en Haute Savoie est monoligne. Le CEVA crée le chaînon manquant entre Cornavin et Evian ou le Fayet.

Question 4

M. René SOURNIA, d'Ambilly, membre de l'association AGFUT-DTC74, demande ce qu'il en est des voies en site propre sur les routes. Si les bus ne sont pas en site propre, ils sont dans les bouchons et ne servent à rien.

Le président du CD74 dit qu'il s'agit précisément du concept de BHNS et préciser que cela nécessite une certaine disponibilité du foncier. C'est ce qui est prévu sur la RD1005 (projet de THNS 1005).

Question 5

Mme Françoise MEYNET, habitante de Thonon, se déclare défavorable au projet car il faut protéger les terres agricoles et le foncier. Même si l'autoroute est bien faite, il y aura malgré tout, selon elle, une pollution des eaux et une importante consommation de foncier. On n'aura jamais assez de contrôle sur le concessionnaire. Les conclusions de l'hydrogéologue lui paraissent très optimistes. La liaison va réduire le nombre de produits locaux en supprimant des terres agricoles et les paysages seront abîmés. Les embouteillages se-

ront déplacés à l'entrée des villes, pas supprimés. Pour dissuader le transit dans les communes, de nombreux ralentisseurs coûteux seront installés. Le chômage transfrontalier est en forte hausse récemment. Il aurait fallu se poser les questions avant. En 2003, 85% des crédits dédiés aux transports étaient consacrés à la route et 15% consacrés au ferroviaire. On promettait en 2006 que le CEVA serait achevé en 2008 avec un cadencement de 4 trains par heure.

La solution, selon elle, c'est le développement des transports en commun. Il faut laisser se faire le développement du ferroviaire et attendre de voir les résultats avant de lancer l'autoroute. Il faut réhabiliter la ligne du Tonkin à St Gingolph, comme les habitants le demandent. Le CEVA est la solution la plus adaptée pour réduire le nombre de voitures. Le développement du transport lacustre est une très bonne initiative qui a beaucoup de succès. Il faut lancer des campagnes publicitaires en faveur du covoiturage. Ce projet de liaison autoroutière sera selon elle trop coûteux pour quelques minutes de gagnées.

Elle demande l'arrêt de l'extension des surfaces commerciales en périphérie qui contribuent à la désertification des centre-villes.

Enfin, les dirigeants français doivent exiger du Canton de Genève qu'il construise des logements en Suisse pour que les Suisses puissent s'y loger et y vivre.

Le préfet répond que des garanties juridiques existent par rapport au concessionnaire. Il ne sera pas libre : l'ensemble des précautions, études d'impact, prescriptions environnementales, caractéristiques de l'ouvrage seront annexées au décret déclarant l'utilité publique. Ces caractéristiques seront obligatoires. Le décret pris en Conseil d'Etat est un acte juridique solide, signé par le président de la République et contresigné par le Premier ministre et les ministres concernés. Si le concessionnaire s'écarte des caractéristiques fixées dans l'annexe, il sera immédiatement rappelé à l'ordre.

Concernant la ligne du Tonkin, le préfet précise la réhabilitation n'est pas faite car les propositions de cofinancement par les cantons suisses du projet sont en attente.

La DREAL commente les chiffres de 2003 cités par Mme Meynet: des chiffres plus récents sont disponibles sur le site du Ministère de l'écologie mais la tendance est plutôt la même. Les dépenses représentent l'usage qui est fait des moyens de déplacement, elles reflètent la répartition modale. Pour autant, dans le contrat de plan Etat-Région de 2015, 1 milliard d'euros doivent être investis dans le ferroviaire, contre 120 millions dans la route. Les proportions sont donc inversées. Il y a donc bien une volonté de la part de la puissance publique d'investir dans les modes de transports collectifs.

Il précise que, avec ou sans autoroute, la fréquentation du CEVA sera la même. L'autoroute n'a pas d'impact sur le CEVA d'après les études de trafic qui ont été menées. Ces études ont été menées à partir d'un modèle utilisé par l'ensemble des partenaires du modèle (la Région, les Suisses, l'Etat et le CD74). C'est un modèle multimodal franco-suisse. Son fonctionnement est décrit sur le site de la DREAL, à la demande de la garante. Ces études seront par ailleurs soumises à l'avis de l'autorité environnementale.

Concernant l'augmentation du trafic dans les entrées de ville, elle est estimée d'après le modèle trafic à une augmentation de l'ordre de 9% à l'entrée d'Annemasse. Cela représente une centaine de véhicules supplémentaires en heure de pointe du matin.

La subvention d'équilibre reste éventuelle. On peut citer à titre indicatif l'exemple de l'autoroute de la Liane qui a été réalisée sans appeler la subvention d'équilibre. Habituellement, l'Etat étant très précautionneux, les chiffres issus des appels d'offres sont plus bas que ceux prévus dans les études préalables.

Question 6

Un participant fait remarquer que les partisans du projet sont seuls à la tribune et qu'ils ont un temps de parole illimité. Le journal du Conseil départemental ne laisse pas s'exprimer les opposants, et la presse est partielle sur ce projet.

Cette autoroute n'est pas écologique et on va à l'encontre de l'objectif de la COP21 de baisser les émissions de GES de 80%. Il précise qu'à Cruseilles, les embouteillages se sont maintenus malgré l'arrivée de l'A41 qui a pourtant consommé 350 hectares.

Il considère que relancer la ligne du Tonkin est possible sans attendre les Suisses. Si on fait la liaison ferroviaire Lyon-Turin, qui coûte très cher, on peut relancer la ligne du Tonkin. Cela permettrait notamment d'exporter l'eau d'Evian par la Suisse au lieu de la faire transiter à Lyon pour l'envoyer à l'Est via le Luxembourg.

Le préfet précise qu'il est le représentant du maître d'ouvrage dans le cadre de la concertation qui est de son devoir, il ne fait que répondre aux questions. La présentation du projet par la DREAL est une obligation légale. Il se déclare en faveur du projet du Tonkin. Mais le projet a été décalé dans le temps pour des raisons financières : la priorité a été accordée au CEVA. Il souligne que le CPER n'a jamais autant programmé de ferroviaire en Haute Savoie.

La DREAL répond que, concernant le Lyon-Turin, il n'y a pas qu'un problème de capacité mais de compétitivité. Le tunnel actuel est très ancien et se situe à une altitude élevée, ce qui implique une pente importante pour y accéder. Il faut trois locomotives pour l'atteindre et cela entraîne un surcoût très important.

Question 7

M. Philippe MONDAZ, président du syndicat BTP 74, souhaite apporter le soutien du BTP au projet. L'année 2015 a été une année très difficile. Il faut faire aboutir cet ouvrage afin d'ouvrir les entreprises du Chablais à l'extérieur.

Le préfet répond que la fermeture des frontières tuerait le tissu économique. C'est la concurrence qui crée le développement économique vertueux. Il précise cependant que cet ouvrage n'est pas fait pour donner un travail aux entreprises de BTP Chablaisiennes, il est fait car il est nécessaire.

Question 8

Mme Anne LASSMAN-TRAPPIER, qui est déjà intervenue, souligne qu'à son sens les bouchons seront déplacés à Findrol, à Nangy, à l'entrée de l'A40 et à la douane d'entrée dans Genève. Les embouteillages seront créés ailleurs. Elle demande que l'on raisonne en termes de mobilité et non plus en termes de route. Il faut également penser aux effets du réchauffement climatique sur les stations et la montagne en général. Il ne faut pas opposer l'économie à l'environnement : l'environnement rend beaucoup de services à l'économie locale.

Le préfet est d'accord sur ce dernier principe et souligne qu'à son sens la Haute-Savoie doit sa richesse à sa beauté et à son agriculture.

La DREAL précise que les temps de parcours indiqués entre Genève et Thonon sont modélisés point à point et pas uniquement sur la liaison Machilly Thonon. Sur la liaison A40-Chasseurs, les gens perdent du temps

et continueront à en perdre. Mais sur le tronçon Machilly-Thonon, ils en gagnent. Sur l'ensemble du trajet, il y a bien un gain de temps net obtenu grâce à l'infrastructure.

Question 9

M. Pierre MOILLE, habitant de Bons-en-Chablais, souligne que l'augmentation du trafic se fait de toute façon indépendamment des routes. Les routes transversales sont de plus en plus utilisées. Elles deviennent des zones dangereuses dans lesquelles les communes doivent investir afin de les sécuriser. La complémentarité des réseaux sera la solution aux congestions. Il recommande d'investir dans le numérique, qui peut apporter des solutions. Il trouve intéressant le fait de pouvoir coupler l'investissement privé et l'investissement public. Le gain de temps potentiel ici est selon lui non négligeable.

La DREAL souligne que le gain de temps sur les routes départementales est considérable et ne concerne pas uniquement les RD903 et RD 1005. A titre indicatif, les études trafic montrent que le trafic de la RD903 serait reporté sur Machilly Thonon et que le trafic de voies plus secondaires (RD35, RD1 etc..) serait reporté vers la RD903. L'autoroute décharge les voies parallèles (RD903 et RD1005) mais elle décharge aussi les axes secondaires.

Question 10

M. Claude MANILLIER, maire de Perrignier, indique à titre indicatif que sa commune compte près de 600 emplois. La création d'une autoroute permettra aussi à ces personnes d'accéder plus facilement à leur lieu de travail. Il ajoute que l'association des entreprises de Perrignier est unanime en faveur de cet ouvrage.

Il précise par ailleurs que les nuisances routières sont insupportables pour les gens qui habitent le long de la RD903 au milieu de Perrignier. Il rappelle qu'il a été personnellement affecté par l'accidentologie sur cette route. Il faut que les accidents cessent, c'est aussi pour cela que l'autoroute est nécessaire.

Le préfet ajoute souligne l'importance de la question de la sécurité routière. Depuis que la 2*2 du plat de Saint Cergues a été réalisée, l'accidentalité a été considérablement réduite.

Il ajoute qu'on ne préserve pas un territoire en rationnant son accès.

Le préfet conclut cette réunion publique en remerciant les fonctionnaires de la DREAL pour leur travail.