



Bilan de la concertation

du 18 janvier au 18 mars 2016

Projet de **LIAISON AUTOROUTIÈRE CONCÉDÉE** entre Machilly et Thonon-les-Bains



Juin 2016

Sommaire

1. Le projet présenté à la concertation	1	3.3.5	Le site internet du maître d'ouvrage	12	
1.1	La liaison autoroutière	1	3.3.6	Les pétitions en ligne.....	12
1.2	Les objectifs du projet.....	1	3.4	Les retombées média.....	12
1.3	Les caractéristiques générales du projet.....	1	3.4.1	La presse écrite	12
1.4	Les acteurs du projet	3	3.4.2	La radio et la télévision.....	13
1.5	Le calendrier prévisionnel du projet.....	3	4. La synthèse des thèmes abordés	13	
2. 2. Le dispositif de concertation.....	3	5. Les thématiques générales	14		
2.1	La phase de préparation et de définition des modalités.....	4	5.1	L'opportunité du projet.....	14
2.1.1	L'information du public en 2015	4	5.2	La sécurité et la saturation du réseau existant	17
2.1.2	Les réunions avec la garante de la concertation	4	5.3	Les caractéristiques du projet.....	17
2.2	La phase de concertation du 18 janvier au 18 mars 2016.....	5	5.4	Les impacts du projet.....	19
2.2.1	L'aire géographique de la concertation.....	5	5.5	Les mesures d'accompagnement du projet.....	21
2.2.2	Le dispositif d'information du public.....	5	5.6	Le financement du projet.....	23
2.2.3	Le dispositif de participation du public.....	7	5.7	Les modalités de réalisation du projet.....	24
2.2.4	La consultation des acteurs du territoire.....	7	6. Les thématiques particulières.....	25	
3. Les résultats chiffrés de la concertation.....	8	6.1	La liaison A 40-Chasseurs	25	
3.1	Les réunions publiques	8	6.2	Le captage d'eau potable d'Anthy-sur-Léman.....	25
3.2	Les réunions avec les acteurs du territoire.....	9	6.3	Le dispositif de péage à Perrignier.....	26
3.3	Les expressions écrites.....	10	6.4	Les passages à niveaux de Perrignier	26
3.3.1	Les registres de concertation	10	6.5	La plateforme fret à Perrignier	27
3.3.2	Les cartes T et courriers.....	11	7. Les enseignements de la concertation	27	
3.3.3	Les contributions d'acteurs.....	11	Annexes.....	29	
3.3.4	Les délibérations des communes ou groupements de communes.....	11			

1. Le projet présenté à la concertation

1.1 La liaison autoroutière

La proximité de la Suisse, un fort potentiel touristique, un milieu industriel et artisanal développé, de nombreuses activités tertiaires font de la région du Chablais un territoire dynamique et très attractif. Ce dynamisme autant économique que démographique (10 739 hab. en plus entre 2006 et 2011) provoque un fort besoin de mobilité.

Le désenclavement du Chablais a fait l'objet dès la fin des années 1990 d'une réflexion globale qui a abouti à l'émergence d'un schéma de transport multimodal, approuvé le 7 juillet 1999 par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, et actuellement en cours de mise en œuvre.

La liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains s'inscrit dans ce schéma d'amélioration de l'accessibilité et d'amélioration de la qualité de vie des habitants du Chablais. Le projet vient compléter différentes infrastructures de transport pour offrir au Chablais un niveau de service en adéquation avec sa forte demande (plus de 15 000 véhicules/jour sur la RD 1005 et la RD 903).

Le projet de route express à 2x2 voies « Carrefour des Chasseurs – Machilly – Thonon-les-Bains » a été déclaré d'utilité publique le 17 juillet 2006. La section Carrefour des Chasseurs – Machilly a été mise en service le 24 novembre 2014. En revanche, les travaux de la section Machilly-Thonon-les-Bains n'ont pu être engagés en raison des contraintes budgétaires. Pour relancer le projet sur cette section et poursuivre l'aménagement global de l'axe A40-Thonon-les-Bains, l'État, en lien avec le Département de Haute-Savoie, a fait le choix d'une réalisation en concession autoroutière avec mise à péage.

Le projet de liaison autoroutière concédée conserve les caractéristiques principales de la route express à 2x2 voies déclarée d'utilité publique en 2006. La mise à péage modifie cependant le bilan global de l'opération tel qu'apprécié dans le cadre de l'enquête publique initiale.

Il convient donc de reprendre l'intégralité de la procédure pour obtenir une nouvelle déclaration d'utilité publique de la liaison autoroutière concédée.

1.2 Les objectifs du projet

La construction de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains doit permettre de :

Au niveau régional

- Desservir et irriguer le territoire situé au sud de Thonon-les-Bains depuis l'agglomération d'Annemasse-Genève et l'autoroute A40
- Améliorer les échanges entre les pôles d'attraction de la région que sont les agglomérations thononaise et annemassienne en diminuant et fiabilisant les temps de parcours et en améliorant la sécurité des usagers

Au niveau local

- Améliorer la qualité de vie dans le Chablais en offrant une infrastructure qui déchargera les routes départementales des trafics de transit et d'échange.

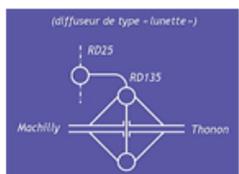
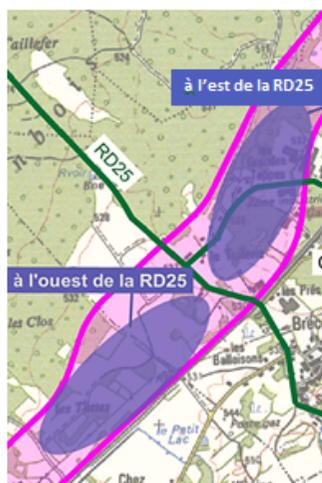
1.3 Les caractéristiques générales du projet

D'une longueur de **16.5 km** environ, l'autoroute concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains sera dotée de **trois échangeurs** à hauteur de Machilly, Perrignier et Anthy-sur-Léman.

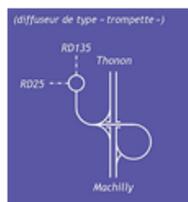


Principaux axes routiers et implantation de la liaison concédée

Deux variantes de diffuseurs sont envisagées pour joindre la RD25 à Perrignier : une à l'est et une à l'ouest.



Avantage :
- Moindre consommation d'emprises foncières
Inconvénients :
- Forts impacts visuels et sonores sur les zones bâties (proximité de la barrière de péage, zone d'activités)
- Impacts sur la zone d'activités et son développement



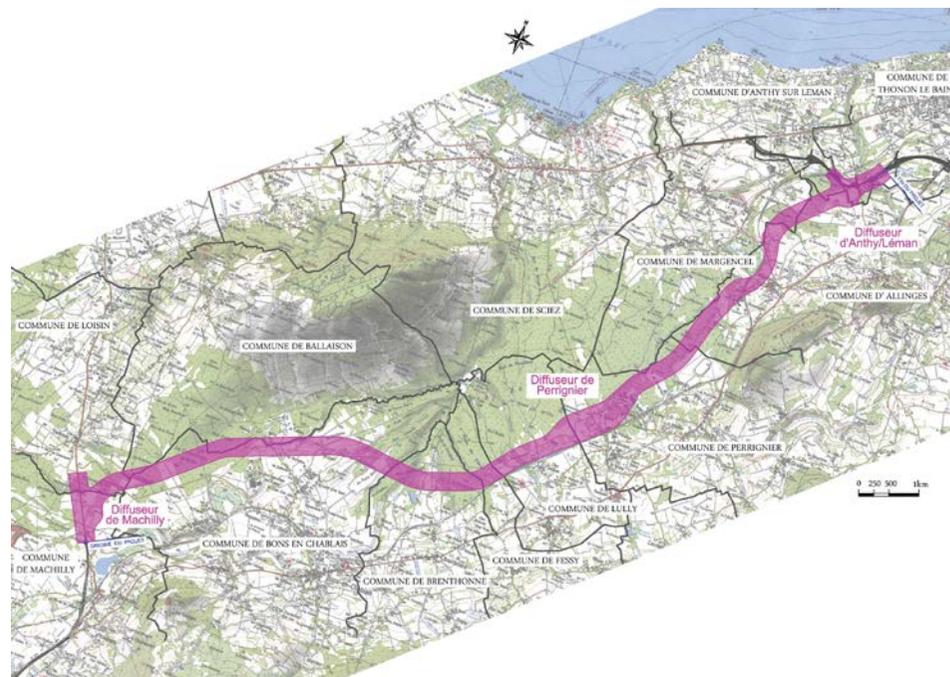
Avantages :
- Suppression des bretelles présentes dans la variante Est
- Réduction des impacts environnementaux de l'infrastructure
Inconvénient :
- Plus grande consommation d'emprises foncières, principalement agricoles

Avantages et inconvénients des deux types d'échangeurs

A l'horizon 2023, entre 13 000 et 22 000 véhicules selon la section considérée sont attendus chaque jour sur la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains. Les estimations reposent sur un tarif de péage de 2€ TTC pour les véhicules légers et une vitesse de 110km/h sur la nouvelle liaison.

> LES HYPOTHÈSES DE TRAFICS EN 2023 (VÉHICULES/JOUR)			
	Véhicules légers	Poids lourds	Total
Machilly-Perrignier	18 100 à 21 000	900 à 1000	19 000 à 22 000
Perrignier-Thonon-les-Bains	12 400 à 14 300	600 à 700	13 000 à 15 000

Les trafics sur la future liaison (estimations réalisées à partir du Modèle Multimodal Transfrontalier de prévision de trafic (MMT))



Carte de la bande d'étude

La concession du projet autoroutier implique la mise à péage de l'infrastructure. Le montant du péage sera proposé à l'Etat par le concessionnaire lors de l'appel d'offres à concession. Il sera proportionnel à la distance parcourue.

Au stade actuel d'avancement du projet, une bande de 300m de large est étudiée ; le tracé sera affiné au fil de l'avancement des études. La bande d'étude est élargie au niveau du diffuseur et de la barrière de péage de Perrignier et réduite à Margencel afin d'éviter le site Natura 2000 des Grands Marais. En section courante, l'emprise réelle du projet sera de l'ordre de 50 mètres.

L'analyse des variantes de 2006, réalisée dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, a abouti au choix d'un fuseau et n'est pas remise en cause par la mise à péage du projet et par l'évolution du territoire depuis 2006. Le dossier d'étude d'impact analysera l'ensemble des variantes pour confirmer ou infirmer ce choix.

1.4 Les acteurs du projet



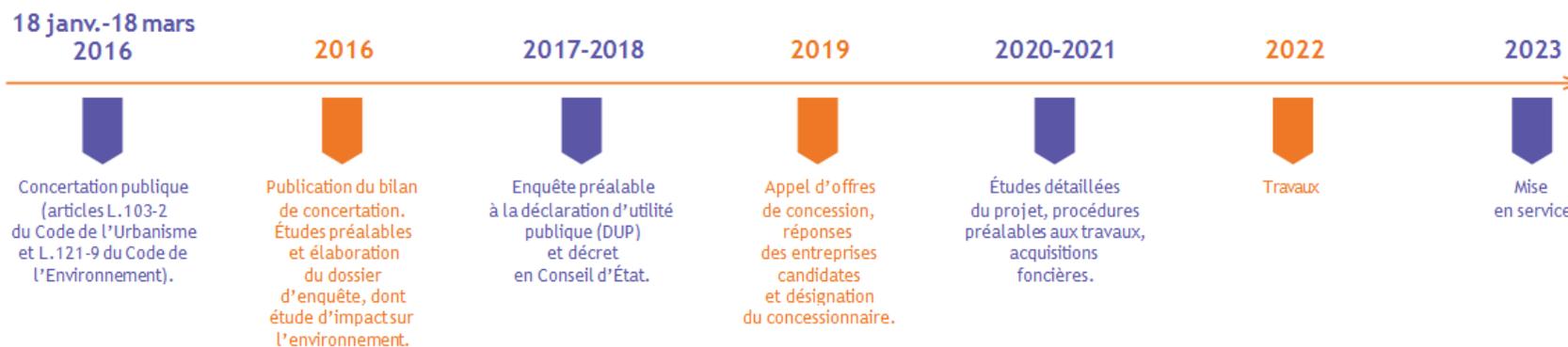
L'État, ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, est le maître d'ouvrage du projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains. Sous l'autorité du préfet de Haute-Savoie, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, dont la mission est de mettre en œuvre les politiques d'aménagement et de développement durable de l'État au sein de la région, assure la maîtrise d'ouvrage locale du projet. À ce titre, elle conduit les études et la concertation sur le projet jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). L'État choisit, après appel d'offres, le concessionnaire autoroutier et s'assure qu'il respecte les obligations réglementaires ainsi que les engagements de l'État.



Le Département de Haute-Savoie est partenaire central dans la réalisation de la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains : il a largement contribué à la mise en œuvre du projet en participant à la réalisation des études amont et en les finançant intégralement. Son engagement s'est également traduit par la délibération du 27 janvier 2014 en faveur d'un versement d'une éventuelle subvention d'équilibre garantissant le financement du projet.

Sous réserve des suites données à la concertation par l'État et de la confirmation du recours à la concession, le futur concessionnaire, choisi après appel d'offres, sera chargé de construire, de financer, d'exploiter et d'entretenir la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains.

1.5 Le calendrier prévisionnel du projet



2. Le dispositif de concertation

2.1 La phase de préparation et de définition des modalités

2.1.1 L'information du public en 2015

En 2015, conformément au Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage a publié un document d'information sur les objectifs et caractéristiques principales du projet de liaison autoroutière Machilly-Thonon–les-Bains.

Le 27 avril 2015, le dossier d'information du public pour la liaison concédée Machilly-Thonon-les-Bains a été mis à disposition du public conformément aux articles L121-8 et R121-2 du Code de l'Environnement. Ces articles prescrivent que les projets de création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées, d'un coût compris entre 150 et 300 millions d'euros, doivent être rendus publics.

La commission nationale du débat public (CNDP), saisie par délibération de la commune d'Anthy-sur-Léman en date du 24 juin 2015, a recommandé au maître d'ouvrage, par décision du 2 juillet 2015, d'organiser une concertation sous l'égide d'un garant.

2.1.2 Les réunions avec la garante de la concertation

Madame Isabelle BARTHE a été désignée garante de la concertation le 2 septembre 2015 par la commission nationale du débat public. En amont de la concertation, le maître d'ouvrage a rencontré la garante de la concertation afin de :

- définir le cadre et les modalités de la concertation ;
- présenter le dispositif de communication mis en place par le maître d'ouvrage ;
- s'accorder entre le maître d'ouvrage et la garante sur les objectifs de la concertation et les principales caractéristiques du projet à soumettre au débat ;
- définir le rôle du garant ;
- faire des points d'avancement sur la réalisation des différents outils de communication (site internet, dossier de concertation, synthèse grand public, etc.);
- faire un état des rencontres avec les acteurs locaux.

Les réunions avec la garante ont eu lieu les :

- comités de pilotage :
 - o 3 décembre 2015
 - o 8 février 2016
- réunions de travail :
 - o 16 novembre 2015
 - o 28 janvier 2016.

2.2 La phase de concertation du 18 janvier au 18 mars 2016

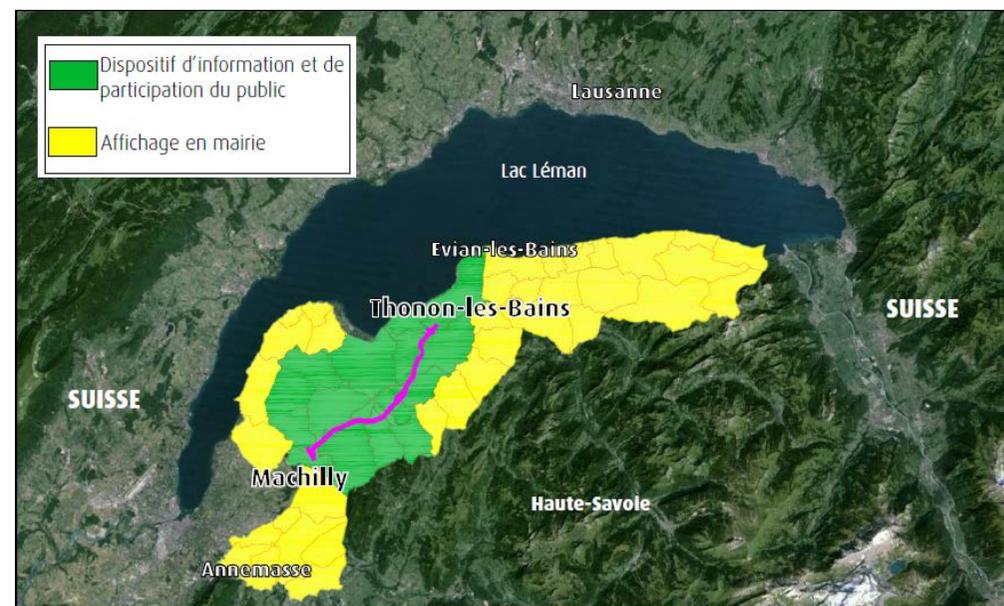
Les modalités de la concertation sont définies par l'arrêté préfectoral 2016-0004 du 14 janvier 2016.

2.2.1 L'aire géographique de la concertation

L'aire géographique de la concertation correspond aux communes représentées en vert et en jaune sur la carte ci-contre.

Les communes en vert sont celles dans lesquelles l'ensemble des dispositifs d'information et de participation du public (cf paragraphes 2.2.2 et 2.2.3) ont été déployés. Il s'agit des communes de Allinges, Anthy-sur-Léman, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthone, Douvaine, Fessy, Loisin, Lully, Machilly, Margencel, Massongy, Perrignier, Sciez, Thonon-les-Bains.

Dans les communes représentées en jaune, un dispositif d'affichages dans chaque mairie a été mis en place. Il s'agit des communes de Annemasse, Armoy, Bernex, Bonne, Cervens, Champanges, Chens-sur-Léman, Cranves-Sales, Draillant, Evian-les-Bains, Excenevex, Feternes, Juvigny, Larringes, Lucinges, Lugrin, Lyaud, Marin, Maxilly-sur-Léman, Meillerie, Messery, Nernier, Neuvecelle, Novel, Orcier, Saint-Cergues, Saint-Gingolph, Saint-Paul-en-Chablais, Thollon-les-Mémises, Veigy-Foncenex, Vétraz-Montoux, Publier, Ville-la-Grand, Vinzier, Yvoire.



L'aire géographique de la concertation

2.2.2 Le dispositif d'information du public

Plusieurs canaux d'information ont été mis en place:

- la **mise en ligne de pages dédiées** sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes accessibles depuis l'adresse www.machilly-thonon.fr et restant consultables après la concertation. Des simulations en 3 dimensions du dispositif de péage et des documents liés à la concertation peuvent être consultés et téléchargés à partir de ces pages.

- un dossier de concertation de 45 pages, disponible en mairie et sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Le dossier de concertation a fait l'objet d'un envoi par le préfet de département aux maires des communes de l'aire de concertation. L'aire de diffusion correspond aux communes en vert sur la carte présentée au chapitre 2.2.1.

- la diffusion dans 34 900 boîtes aux lettres et dans les mairies d'une plaquette de présentation du projet comprenant un dispositif carte T pour pouvoir émettre un avis et des observations sur le projet. L'aire de diffusion correspond aux communes en vert sur la carte présentée au paragraphe 2.2.1.

Il est apparu qu'un problème de distribution n'avait pas permis la remise de la plaquette de présentation du projet sur la commune de Brenthonne et partiellement sur les communes de Lully, Allinges et Perrignier. Cette absence de distribution de la plaquette représente 6% de l'ensemble de la diffusion. Pour pallier ce problème, des plaquettes supplémentaires ont été mises à disposition dans les différentes mairies des communes concernées.

- un communiqué de presse le 13 janvier 2016 commun à l'Etat et au Conseil départemental présentant le dispositif de la concertation.

- une exposition présentant le projet avec un zoom sur la barrière de péage, la concertation, le calendrier et les chiffres clés du projet. Cette exposition était en place pendant la période de la concertation dans les mairies d'Anthy-sur-Léman, Evian-les-Bains, Perrignier et Thonon-les-Bains et de façon itinérante suivant les modalités décrites ci-contre :

- en mairie d'Allinges du 12 au 17 février 2016
- en mairie d'Annemasse du 11 au 17 mars 2016
- en mairie de Ballaison du 19 au 22 janvier 2016
- en mairie de Bons-en-Chablais du 19 février au 2 mars 2016
- en mairie de Brenthonne du 4 au 9 mars 2016
- en mairie de Douvaine du 26 janvier au 1er février 2016
- en mairie de Fessy du 26 janvier au 1er février 2016
- en mairie de Loisin du 4 au 9 mars 2016
- en mairie de Lully du 19 au 22 janvier 2016
- en mairie de Machilly du 11 au 17 mars 2016
- en mairie de Margencel du 3 au 10 février 2016

- en mairie de Massongy du 12 au 17 février 2016
- en mairie de Sciez du 19 février au 2 mars 2016
- dans le Centre Commercial Carrefour de Margencel du 3 au 6 février 2016.

Projet de LIAISON AUTOROUTIÈRE CONCÉDÉE entre Machilly et Thonon-les-Bains

LA CONCERTATION PUBLIQUE

DU 18 JANVIER AU 18 MARS 2016

Les objectifs de la concertation
La concertation doit permettre à chacun d'exprimer ses observations et propositions en vue d'enrichir le projet dans la perspective des études et procédures ultérieures, sous réserve des conclusions de la concertation quant à la poursuite du projet. Elle donne lieu à un bilan du maître d'ouvrage et à un compte rendu de la garantie de la concertation nommée par la Commission nationale du débat public, qui seront rendus publics.

POURQUOI UNE CONCERTATION PUBLIQUE ?
La démarche de la concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions des articles L. 101-2 du code de l'urbanisme et L. 121-9 du code de l'environnement.

Article L. 101-2 prévoit que les projets et opérations d'aménagement et de construction sont, pour être de qualité de haute visibilité la carte de visa, notamment sous réserve d'obtenir l'avis favorable de l'unité d'expertise et d'être soumis à une concertation publique. Le maître de l'aménagement du projet, les habitants, les associations locales et les personnes concernées.

Article L. 121-9 du code de l'environnement parle sur les modalités de participation du public lorsque le Commission nationale du débat public a été créée.

INFORMEZ-VOUS !

UN DOSSIER DE CONCERTATION
Présentant les enjeux et les caractéristiques du projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains est consultable :
- en ligne sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes - www.machilly-thonon.fr

- dans les mairies d'Allinges, Anthy-sur-Léman, Ballaison, Bons-en-Chablais, Breinvillars, Douvaine, Fessy, Loisin, Lully, Machilly, Margencel, Massongy, Perrignier, Sciez, Thonon-les-Bains.

Venez ÉCHANGER SUR LE PROJET

CINQ RÉUNIONS PUBLIQUES

- Jeudi 11 février 2016 à 19 h à Thonon-les-Bains Espace Tully - 8 avenue des Abattoirs à Thonon-les-Bains
- Jeudi 18 février 2016 à 18 h 30 à Evian-les-Bains Auditorium du Palais Lamière, quat Charles Albert Besson à Evian-les-Bains
- Jeudi 03 mars 2016 à 18 h 30 à Perrignier Salle du Stade - 449, route de Thonon à Perrignier
- Jeudi 10 mars 2016 à 18 h 30 à Anthy-sur-Léman Espace du bar - 13, rue des Pêcheurs à Anthy-sur-Léman
- Jeudi 17 mars 2016 à 18 h 30 à Ville-la-Grand Auditorium du collège Paul Langevin - 24 rue des Vauxons à Ville-la-Grand

Donnez VOTRE AVIS !

DES REGISTRES DE CONCERTATION sont mis à disposition dans les mairies des communes d'Allinges, Anthy-sur-Léman, Ballaison, Bons-en-Chablais, Breinvillars, Douvaine, Fessy, Loisin, Lully, Machilly, Margencel, Massongy, Perrignier, Sciez, Thonon-les-Bains.

PAR COURRIER : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Service Mobile Aménagement Territoires / Concertation Machilly-Thonon, 69463 Lyon cedex 06.

UNE ADRESSE MAIL dédiée au projet a également été créée : machilly-thonon@developpement-durable.gouv.fr

VIA LE FORMULAIRE D'EXPRESSION sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

Projet de LIAISON AUTOROUTIÈRE CONCÉDÉE entre Machilly et Thonon-les-Bains

LA BARRIÈRE DE PÉAGE DE PERRIGNIER

DEUX VARIANTES POUR LA BARRIÈRE DE PÉAGE DE PERRIGNIER

Le projet prévoit la mise en place d'une gare de péage de « pleine voie » à Perrignier et de gares complémentaires sur les bretelles de cet échangeur.
Deux solutions d'aménagement sont envisagées pour l'implantation de cet échangeur autoroutier et du dispositif de péage. Ces deux variantes sont soumises aux observations du public.

VARIANTE À L'EST DE LA RD25
Le diffuseur de Perrignier est localisé dans cette variante à l'est de la RD25, au niveau de la RD 135 et de la zone d'activités.
La solution technique envisagée à ce stade est celle d'un diffuseur de type « banette ». Deux gares de péage sont implantées sur chacune des bretelles.
D'un point de vue environnemental, cette variante induit des impacts visuels et sonores sur les zones habitées dès à la proximité de la barrière pleine-voie et des impacts sur la ZAJA et son développement.

VARIANTE À L'OUEST DE LA RD25
Le diffuseur de Perrignier est localisé dans cette variante à l'ouest de la RD25 et de la ZA des Talises, à la limite des communes de Perrignier et Lully.
La solution technique envisagée à ce stade est celle d'un diffuseur de type « trapèze ». Les gares de péage de toutes les bretelles de diffuseur sont regroupées en un seul site.
D'un point de vue environnemental, cette variante permet de supprimer les bretelles présentes dans la variante à l'est de la RD25 et de réduire les impacts environnementaux de l'infrastructure dans ce secteur sensible. Cette solution comporte davantage d'impacts sonores, particulièrement nocturnes.

Deux panneaux d'exposition utilisés lors de la concertation

(Les quatre panneaux d'exposition sont consultables depuis l'adresse www.machilly-thonon.fr)

- **5 réunions publiques** lors desquelles le projet a été présenté :

- à Thonon-les-Bains, le jeudi 11 février 2016 à 19h00, Espace Tully
- à Évian-les-Bains, le jeudi 18 février 2016 à 18h30, Auditorium du Palais Lumière
- à Perrignier, le jeudi 3 mars 2016 à 18h30, Salle du Stade
- à Anthy-sur-Léman, le jeudi 10 mars 2016 à 18h30, Espace du Lac
- à Ville-la-Grand, le jeudi 17 mars 2016 à 18h30, Auditorium du collège Paul Langevin



Tribune lors de la réunion publique d'Evian

L'ensemble des réunions s'est déroulé comme suit :

- accueil par le maire de la commune ou son représentant
- introduction par le préfet, le président du Conseil départemental de Haute Savoie et la garante de la concertation
- présentation du projet par le maître d'ouvrage
- échanges sous forme de questions du public et de réponses par le préfet de Haute-Savoie, le président du Conseil départemental et le maître d'ouvrage.

Lors de la réunion à Anthy-sur-Léman, à la demande de la commune, une présentation des caractéristiques de l'aquifère a été faite par un représentant du bureau d'études Burgeap mandaté par la commune d'Anthy-sur-Léman. Lors de cette réunion,

l'hydrogéologue désigné par l'Agence Régionale de Santé (ARS) à la demande du maître d'ouvrage a également présenté son expertise de la géologie du secteur et de l'impact du projet autoroutier sur l'aquifère du Bois d'Anthy.

- **Le support de présentation** utilisé lors des réunions a été mis à disposition du public sous forme papier.

2.2.3 Le dispositif de participation du public

Plusieurs moyens ont été mis à disposition pour que le maximum de personnes puisse s'exprimer sur le projet :

- Via les **registres** déposés dans les mairies des communes d'Allinges, Anthy-sur-Léman, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthonne, Douvaine, Fessy, Loisin, Lully, Machilly, Margencel, Massongy, Perrignier, Sciez et Thonon-les-Bains ;
- Via la **carte T** diffusée avec la plaquette d'information mentionnée plus haut ;
- Par **courriel** : machilly-thonon@developpement-durable.gouv.fr;
- Via le **formulaire d'expression** sur le site internet de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes ;
- Par **courrier** : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Service Mobilité Aménagement Paysages / Concertation Machilly-Thonon, 69453 Lyon Cedex 06 ;
- **Lors des 5 réunions publiques**

2.2.4 La consultation des acteurs du territoire

Au cours de la concertation, **3 réunions spécifiques** ont été organisées avec :

- les représentants du milieu agricole et les associations environnementales le 15 février 2016
- les représentants des acteurs socio-économiques et des transporteurs routiers le 19 février 2016
- les élus du territoire le 29 février 2016.

3. Les résultats chiffrés de la concertation

3.1 Les réunions publiques

Les cinq réunions publiques programmées sur le territoire concerné par le projet ont rassemblé plus de **920 participants** et ont généré **82 interventions**.

La réunion de **Thonon-les-Bains** s'est tenue le 11 février 2016 à l'espace Tully à proximité de la future liaison autoroutière. Elle a duré 2 heures environ, **215 personnes** ont assisté à cette réunion publique. 16 questions ont été posées au cours de la réunion.

La seconde réunion publique s'est tenue à **Evian-les-Bains**, au Palais Lumière le 18 février. Elle a duré 2 heures et 15 minutes avec la participation de **120 personnes**. Au cours de cette réunion, 20 questions ont été posées.

La troisième réunion publique a eu lieu le 3 mars 2016 à **Perrignier** devant **323 personnes**. Au regard de la mobilisation du public, la réunion a duré 3 heures. Au cours de cette réunion 17 questions ont été posées.

Le 10 mars 2016, à **Anthy-sur-Léman** s'est déroulée la quatrième réunion publique de la concertation. La réunion a rassemblé **220 personnes**, pendant 3 heures et 17 questions ont été posées.

La dernière réunion publique s'est tenue à **Ville-La-Grand, dans l'agglomération d'Annemasse**, le 17 mars 2016 devant **45 personnes**. Cette réunion a duré 2 heures et 30 minutes et a permis aux participants de poser 10 questions.

Les comptes-rendus des réunions publiques sont disponibles depuis l'adresse www.machilly-thonon.fr.



3.2 Les réunions avec les acteurs du territoire

Les trois réunions ont été présidées par le préfet de Haute-Savoie et le président du Conseil départemental. La garante de la concertation ainsi que les représentants du maître d'ouvrage étaient également présents.

La réunion avec les représentants du milieu agricole et les associations environnementales

Une réunion avec les représentants du monde agricole et les associations environnementales s'est tenue à la Préfecture de Haute-Savoie le 15 février 2016. Ont participé à cette réunion les organismes suivants :

- Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
- Conservatoire d'espaces naturels de Haute-Savoie (ASTERS)
- Chambre d'agriculture Savoie Mont Blanc
- Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles des Savoies
- FRAPNA 74
- Fédération départementale des chasseurs de Haute-Savoie

La Fédération de Haute-Savoie pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique, le Syndicat Mixte des Affluents du Sud-Ouest Lémanique (SYMASOL), l'association locale Haute-Savoie de la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) ont été invités mais n'ont pas participé ni été représentés à la réunion.

La réunion avec les représentants des acteurs socio-économiques et les transporteurs routiers

Une réunion s'est tenue le 19 février 2016 à la préfecture de Haute-Savoie avec les représentants des acteurs socio-économiques et les transporteurs routiers. La réunion s'est déroulée en présence d'une vingtaine d'acteurs de l'économie et des transporteurs de Haute-Savoie:

- Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Savoie
- Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est/ CCI Rhône-Alpes

- Groupement des industriels du chablais/ Chablais Léman Développement
- Groupement Transfrontalier Européen
- Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL) – FNAUT Rhône-Alpes
- Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) Haute Savoie
- Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie de Haute Savoie / MEDEF Haute-Savoie
- Transport et Logistique de France (TLF)

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute Savoie, l'Association des Utilisateurs de Transports de Fret, le Conseil Economique, Social et Environnemental Rhône-Alpes, l'Association Genevois Faucigny des Usagers du Transport –Développement Transports Collectifs (AGFUT) et l'Automobile Club du Mont-Blanc ont été invités mais n'ont pas participé ni été représentés à la réunion.

La réunion avec les élus

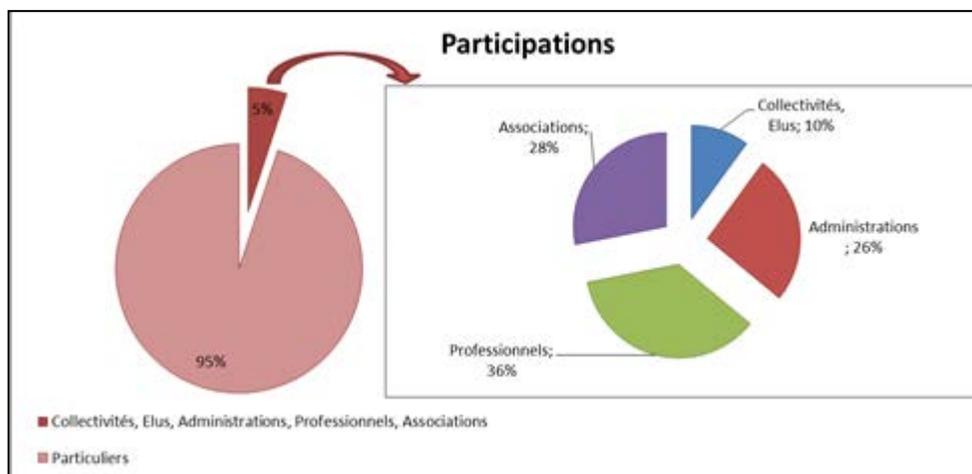
Une réunion avec les élus s'est tenue à la préfecture de Haute-Savoie le 29 février 2016. La réunion s'est déroulée en présence de plus d'une vingtaine d'élus.

Ont participé :

- huit conseillers départementaux ;
 - les présidents (ou vice-président) des communautés de communes du Pays d'Evian, des Collines du Léman, du Bas Chablais, d'Annemasse Agglo et du Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais;
 - les maires ou 1er adjoint de huit des communes du périmètre de concertation ;
- ainsi que les sous-préfets de St Julien-en-Genevois et de Thonon-les-Bains.

3.3 Les expressions écrites

1826 contributions écrites ont été reçues dont 95% émanent de particuliers et 5% d'acteurs institutionnels.



3.3.1 Les registres de concertation

Les registres de concertation accessibles pendant toute la période de la concertation ont permis de recueillir **288 avis** sur le projet.

Communes	Nombre de contributions
Allinges	12
Anthy-sur-Léman	10
Ballaison	4
Bons en Chablais	73
Brenthonne	16
Douvaine	42
Fessy	5
Loisin	3
Lully	17
Machilly	3
Margencel	20
Massongy	4
Perrignier	39
Sciez	8
Thonon-les-Bains	30
Contributions inscrites dans plusieurs registres	2

Les contributions inscrites dans plusieurs registres émanent :

- de l'association « Oui au désenclavement du Chablais » qui a adressé à chaque commune une contribution unique pour insertion dans les registres.
- de l'association pour le « Désenclavement Cohérent et la Protection des Habitants » qui a produit une lettre ouverte portée dans les registres de Perrignier et Lully et qui a recueilli 208 signatures.

On notera par ailleurs que dans le registre de Perrignier, la contribution de l'Association des entreprises de Perrignier est signée par 20 entreprises.

3.3.2 Les cartes T et courriers

Durant la période de concertation, **1014 cartes-T** ont été remplies et retournées au maître d'ouvrage sur un total de plus de 36 000 cartes T distribuées et **10 avis par courrier postal** ont été adressés au maître d'ouvrage.

3.3.3 Les contributions d'acteurs

La possibilité de publier des contributions sur le site internet de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes était ouverte aux parlementaires, au conseil régional, au conseil départemental, aux conseils municipaux et établissements publics de coopération intercommunale territorialement intéressés ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, aux organismes consulaires, aux associations de protection de l'environnement et aux associations de riverains. Seules les contributions ne servant pas des intérêts individuels, s'inscrivant dans le cadre du projet, rendant compte d'observations, de propositions, d'avis argumentés, visant à enrichir le débat, respectant les règles de bonnes conduites et dont l'auteur était identifié ont été acceptées.

14 contributions ont été mises en ligne dans ce cadre sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes:

- FRAPNA Haute-Savoie en date du 16 février 2016
- Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est en date du 8 mars 2016
- Mieux Vivre à Mesinges en date du 9 mars 2016

- Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Savoie en date du 11 mars 2016
- Groupement des Industriels du Chablais en date du 11 mars 2016
- Mouvement des Citoyens du pays d'Evian pour un territoire solidaire et durable en date du 14 mars 2016
- Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc en date du 15 mars 2016
- Réseau Air 74 et Grenelle des Transports et de la Qualité de l'Air en date du 16 mars 2016
- Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement et les Transports en date du 16 mars 2016
- Mairie d'Anthy-sur-Léman en date du 17 mars 2016
- Europe Ecologie Les Verts Région Savoie en date du 17 mars 2016
- Fédération Départementale des Chasseurs de la Haute-Savoie en date du 17 mars 2016
- Confédération Paysanne de Haute-Savoie en date du 17 mars 2016
- Association Les Daillis d'Anthy-sur-Léman en date du 18 mars 2016

3.3.4 Les délibérations des communes ou groupements de communes

A l'occasion de la concertation, **29 communes ou groupements de communes ont pris des délibérations** sur le projet.

- Assemblée Régionale de Coopération du Genevois du 25 février 2016
- Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais du 3 mars 2016
- Communauté de Communes du Bas Chablais du 18 février 2016
- Communauté de Communes du Pays d'Evian du 14 mars 2016
- Conseil municipal d'Annemasse du 18 février 2016
- Conseil Municipal d'Anthy-sur-Léman du 24 février 2016
- Conseil municipal de Ballaison du 23 février 2016

- Conseil municipal de Bonnevaux du 18 mars 2016
- Conseil municipal de Bons-en-Chablais du 15 février 2016
- Conseil municipal de Brenthonne du 23 février 2016
- Conseil municipal de Chens sur Léman du 8 mars 2016
- Conseil municipal de Douvaine du 14 mars 2016
- Conseil municipal d'Etrembières du 14 mars 2016
- Conseil municipal d'Excenevex du 22 février 2016
- Conseil municipal de Fessy du 8 février 2016
- Conseil municipal de Loisin du 15 mars 2016
- Conseil municipal de Lully du 10 février 2016
- Conseil municipal de Margencel du 25 février 2016
- Conseil municipal de Massongy du 9 février 2016
- Conseil municipal de Messery du 11 février 2016
- Conseil municipal de Nernier du 8 mars 2016
- Conseil municipal de Neuvecelle du 24 mars 2016
- Conseils municipaux de Perrignier du 7 mars 2016 et du 4 avril 2016
- Conseil municipal de Publier du 22 février 2016
- Conseil municipal de Sciez du 31 mars 2016
- Conseil municipal de Thonon-les-Bains du 24 février 2016
- Conseil municipal de Vacheresse du 11 avril 2016
- Conseil municipal de Veigy-Foncenex du 12 février 2016
- Conseil municipal d'Yvoire du 1er mars 2016

A noter qu'après la fin de la période de concertation, la commune de Perrignier a pris une délibération lors du conseil municipal du 4 avril 2016 sur le dispositif d'échange situé sur la commune. Les communes de Neuvecelle, Sciez et Vacheresse ont également délibéré respectivement le 24 mars 2016, le 31 mars 2016 et le 11 avril 2016 sur le projet.

3.3.5 Le site internet du maître d'ouvrage

Sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, le maître d'ouvrage a mis en place une rubrique dédiée au projet qui a reçu 1603 visites, 1534 visiteurs uniques pendant la période de concertation, 1979 pages ont été vues.

Via ce site internet, **322 avis par le formulaire de contribution en ligne** ont été recueillis et **108 avis par e-mail**.

3.3.6 Les pétitions en ligne

Le projet de liaison entre Machilly et Thonon a fait l'objet de **deux pétitions en ligne pendant la phase de concertation**.

- L'association « Thonon Ecologie » a émis une pétition en ligne qui recueille 464 signatures à la clôture de la concertation.
- L'association « Oui au désenclavement du Chablais » a recueilli 877 signatures en ligne à la clôture de la concertation.

3.4 Les retombées média

3.4.1 La presse écrite

Au cours de la concertation, la presse quotidienne régionale a largement relayé la tenue des réunions publiques et les informations sur et autour du projet. Au total, 25 articles dans la presse écrite régionale et en ligne ont été publiés dont 18 articles dans le Dauphine Libéré.

Les références de ces publications sont données en annexe.

3.4.2 La radio et la télévision

La concertation a fait l'objet de plusieurs informations radiophoniques notamment lors des flashes informations pour avertir de la tenue de réunions publiques.

A la télévision, un reportage sur France 3 intitulé : *Autoroute Machilly-Thonon-les-Bains : ouverture d'une concertation publique* a été diffusé le 18 janvier 2016 dans le cadre du journal télévisé régional.

4. La synthèse des thèmes abordés

Le mode de comptage des avis

Les avis ont été comptabilisés tout mode de contributions confondus, hors expressions lors des réunions publiques. Un avis exprimé peut être classé dans différents thèmes. Un avis identique posté plusieurs fois par une même personne n'a été comptabilisé qu'une seule fois. De la même manière, les courriers avec plusieurs signataires ou les pétitions n'ont été comptabilisés qu'une seule fois.

La participation

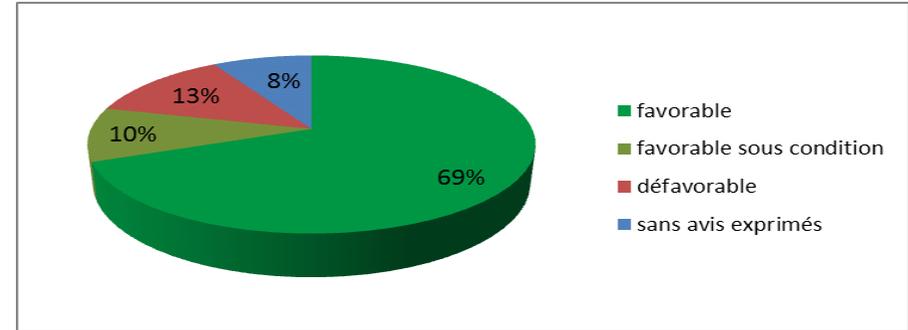
La concertation a connu une forte mobilisation des riverains du projet, des usagers potentiels et des acteurs socio-économiques et politiques du territoire.

1826 avis ont été exprimés par les différents biais mis à disposition (registres, cartes T, internet, courriers, adresse de messagerie dédiée).

Les expressions ont été très nombreuses au début de la concertation. Jusqu'aux vacances scolaires de février (13 au 28 février 2016), les contributions ont été assez nombreuses puis ont décliné jusqu'à la fin de la concertation. Les contributions en défaveur du projet ont plutôt été émises à la fin de la période de concertation.

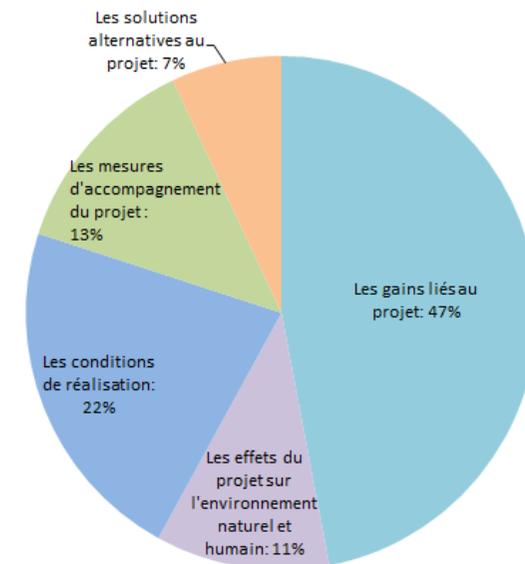
Les avis exprimés

Sur les 1 826 avis écrits exprimés, 69 % sont en faveur du projet, 10% sont favorables au projet s'il remplit certaines conditions (protection de l'environnement, mesures d'accompagnement, conditions de péage, ...). 13% des avis sont contre le projet et 8% n'expriment pas clairement de point de vue.



Les principaux thèmes abordés sont :

- Les gains liés au projet à hauteur de 47%
- Les conditions de réalisation à hauteur de 22%
- Les mesures d'accompagnement du projet à hauteur de 13%
- Les effets du projet sur l'environnement naturel et humain à hauteur de 11%
- Les solutions alternatives au projet à hauteur de 7%



Le thème des **gains liés au projet** regroupe les avis portant sur la diminution des encombrements (12%), l'amélioration de l'accessibilité du territoire (10%), l'impact économique positif sur le territoire (8%), la diminution des nuisances sonores, visuelles, en matière de pollution dans les centres-bourgs (7%), l'amélioration de la sécurité et la diminution de l'accidentologie (6%) et les gains de temps permis par la liaison autoroutière (4%).

Les avis concernant le captage d'eau potable d'Anthy-sur-Léman, les terres agricoles, la préservation du biotope, l'amélioration de la qualité de vie et les impacts liés au futur tracé sont regroupés dans le thème des **effets du projet sur l'environnement naturel et humain**.

Le thème des **conditions de réalisation** regroupe les avis concernant les conditions du péage (10%), les délais de réalisation du projet (7%) et le financement du projet (5%).

Le thème des **mesures d'accompagnement du projet** rassemble les avis portant sur les mesures en faveur de la mobilité durable à mener en parallèle du projet de liaison autoroutière (6%), la circulation des poids lourds (4%), la hiérarchisation du réseau routier en vue de réduire le trafic de transit sur les routes départementales (3%).

Le thème des **solutions alternatives** regroupe les avis d'opposants au projet autoroutier proposant la mise en œuvre d'autres solutions routières (4%) ou de transports collectifs (3%).

5. Les thématiques générales

5.1 L'opportunité du projet

L'opportunité du projet a été débattue au cours de la concertation.

Avis favorables

Les personnes en faveur du projet considèrent qu'il sera bénéfique du fait de la diminution du temps de parcours, l'apaisement des centres-bourgs, le désenclavement du Chablais par rapport à la Haute-Savoie, l'impact économique positif sur le territoire, la diminution des gênes liées à la circulation dans les villages traversés par les routes départementales (bruit, pollution, sécurité) et un impact environnemental favorable notamment en matière de diminution de la pollution.

Les collectivités se sont fortement mobilisées et toutes les délibérations prises sont en faveur du projet de liaison autoroutière.

Les conseillers départementaux ont apporté également un soutien unanime au projet durant toute la concertation.

Le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes salue l'engagement de l'Etat et du Conseil départemental dont les compétences leur permettent de porter ce projet. Le schéma régional de développement économique et le schéma régional d'aménagement et de développement durable doivent apporter les garanties d'équilibre entre cadre de vie, préservation de l'environnement et opportunité de développement économique. Le président du Conseil régional inscrira le projet Machilly-Thonon dans ces schémas régionaux.

Les acteurs économiques se prononcent tous en faveur du projet. A leur sens, le développement économique du Chablais ne peut se concevoir qu'avec un désenclavement routier en complément du développement de moyens de transports multimodaux et des réseaux numériques à haut débit. Pour les entreprises, l'infrastructure est vue comme une façon d'accéder à de nouveaux marchés en Haute-Savoie

Avis favorables sous conditions

Certains participants se sont exprimés en faveur du projet, mais seulement si celui-ci répond à certaines exigences que l'on peut distinguer en quatre catégories :

La nécessité de protéger l'environnement et les zones les plus sensibles comme les zones de captages d'eau. Pour la FRAPNA 74, le projet de liaison autoroutière semble inévitable à cause des difficultés de mobilité dans le Chablais mais il est indissociable d'une vigilance particulière sur les aspects environnementaux. La plupart des communes ont également souligné la nécessité de limitation des impacts sur les riverains et sur l'environnement : 12 communes ont délibéré en ce sens. Dans le cas où cela s'avérerait nécessaire, il est demandé que des murs anti-bruit soient installés.

La nécessité de limiter la consommation de terres agricoles et éloigner le plus possible le tracé des habitations. La Chambre d'Agriculture Savoie-Mont-Blanc souligne l'impact du projet sur des terres agricoles de grande qualité, supports d'une polyculture très féconde. Cette sensibilité accrue plaide pour la demande d'une analyse très fine et exhaustive pour trouver le tracé de moindre impact et pour l'instauration d'un dialogue permanent pendant toute la phase d'études. Des remarques sur les effets induits du projet sur l'aménagement du territoire du Chablais sont également pointées avec le risque de périurbanisation au détriment des espaces agricoles. Le SCOT du Chablais est à ce niveau essentiel. Un travail de collaboration étroit et suivi avec le maître d'ouvrage est demandé.

La mise en œuvre de mesures de transports collectifs en accompagnement de la réalisation du projet, demandée par certains participants.

La gratuité de l'infrastructure ou un niveau de péage modéré est demandée par une grande majorité des personnes « favorables sous conditions » au projet. Certains représentants des collectivités ont également rappelé la nécessité d'avoir un coût de péage abordable et attractif au regard des gains de temps escomptés.

La Fédération Départementale des Chasseurs de la Haute-Savoie est favorable au projet. Des remarques sont faites par cette fédération sur les impacts du fuseau et la nécessité de préservation de corridors écologiques.

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Haute-Savoie apporte son soutien à un projet qui « va naturellement favoriser la création de richesses et d'emplois ». Elle souligne l'attention particulière qu'il faudra mettre sur la préservation des terres agricoles et des espaces naturels concernés. La CCI est favorable à la variante Est du diffuseur de Perrignier, moins consommatrice de surfaces agricoles.

L'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est s'exprime en faveur du projet. Il demande au maître d'ouvrage une attention particulière sur la limite de consommation du foncier, les mesures favorisant le développement du covoiturage et des aménagements spécifiques comme une aire de service.

Enfin plusieurs acteurs économiques évoquent en parallèle le besoin d'un désenclavement numérique qui a un impact positif sur la mobilité.

« Toutefois cette liaison doit être GRATUITE. Pourquoi devrions-nous payer ces quelques kilomètres de 4 voies alors que dans d'autres régions de nombreuses 4 voies sont gratuites », avis reçu via une carte T

Avis défavorables

Plusieurs arguments sont avancés par les opposants au projet.

Certains intervenants considèrent que la construction d'une section autoroutière n'est pas cohérente avec les politiques de lutte contre le réchauffement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air. La tenue de la COP21 quelques semaines avant le début de la concertation renforce pour ces acteurs l'incohérence d'un tel projet avec les enjeux à venir pour la protection de l'environnement. La construction d'une nouvelle autoroute encourage selon eux l'utilisation de la voiture, qui génère des problèmes de santé publique.

Plusieurs contributeurs se sont inquiétés également du phénomène d'appel d'air lié à la création d'une nouvelle infrastructure routière, créant ainsi plus de demande pour les déplacements automobiles. Certains estiment que le projet ne fera que déplacer les embouteillages.

La construction d'une infrastructure routière est également perçue comme un projet concurrentiel aux projets de transports collectifs en cours. Est cité notamment le CEVA qui permettra de rallier Genève en train par des liaisons optimisées depuis l'ensemble de la Haute-Savoie. Ces contributeurs estiment que les projets de transport en commun (CEVA, lignes de bus,...) doivent être prioritaires.

Dans la continuité de cet argument, plusieurs participants s'interrogent sur l'avenir de la voiture et sur l'intérêt d'une nouvelle route si demain les véhicules particuliers ne sont plus autant utilisés.

L'Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement et les Transports (ACPAT) se prononce contre le projet en évoquant le changement de la situation dans le

Chablais depuis 2006 et en demandant des études sur des scénarios alternatifs sans autoroute et avec des transports en commun.

Europe Ecologie Les Verts Région Savoie se prononce en défaveur du projet à cause de son impact sur le foncier et l'environnement, de la concurrence faite aux modes de déplacements alternatifs (BHNS, CEVA) et du montage financier sous forme d'une subvention d'équilibre du Conseil Départemental au détriment des transports en commun.

L'association OIKOS KAÏ BIOS Patrimoine et Vie, localisée à Annemasse, a une position proche de celle de la FRAPNA. Si elle considère que le projet est inévitable, l'association demande que des mesures efficaces de préservation de la nature soient prises. Elle indique qu'une 2X2 voies gratuite serait préférable et qu'un doublement des voies ferrées devrait être envisagé le plus rapidement possible.

La Confédération Paysanne de Haute-Savoie n'est pas en faveur du projet qui est selon elle synonyme de consommation de terres agricoles et naturelles, d'augmentation de la pollution atmosphérique et d'accroissement globale de la circulation routière.

La pétition de Thonon-Ecologie a rassemblé près de 464 signatures contre le projet autoroutier et plaide pour un développement des transports en commun.

Enfin plusieurs participants estiment que les coûts écologique et économique sont trop élevés pour construire cette infrastructure. La dépense publique associée à la création de cette infrastructure est parfois vue comme inutile.

Enfin, pour quelques contributeurs l'attractivité de Genève est perçue comme déclinante et en ce sens, cette nouvelle liaison ne serait pas utile.

« Quand les temps et les conditions changent, il faut que les projets changent aussi ; il est bien trop tard pour faire une autoroute. Il faut oublier ce projet et imaginer autre chose », avis reçu par e-mail

« Une voie rapide est nécessaire mais il est absurde de vouloir lui conférer un statut autoroutier avec toutes les contraintes et surcoûts que cela entraîne. Ce doit être le prolongement normal de celle réalisée carrefour des Chasseurs puis au-delà de Machilly: 2x2 voies express sans péage. Les objectifs et les bénéfices attendues seront ainsi atteints à un coût bien inférieur et sans pénaliser davantage les usagers », avis reçu via une carte T

Face au risque du « tout voiture » dont l'usage est déjà très élevé sur le territoire, au développement insuffisant des transports en commun, à l'incertitude sur la prospective mobilité dans 10 à 20 ans, et au manque de recul sur les effets à venir de projets de transports collectifs structurants comme le CEVA, des acteurs opposés au projet de liaison autoroutière mettent en avant un certain nombre de propositions alternatives :

- Geler le projet de liaison autoroutière en attendant une évaluation du report modal avec la mise en place du CEVA et déterminer ensuite les véritables besoins en infrastructures
- Réaliser une route rapide gratuite à 3 voies (avec dépassement alterné et sécurisé) sur le tracé prévu pour l'autoroute, avec une emprise foncière bien moins importante
- Doubler la RD 1005
- Réduire les projets de circulation automobile
- Mettre en place la gratuité des transports en commun
- Développer l'offre de transports en commun (ex : une voie de bus sur tout le trajet Thonon-Genève et dans les 2 sens)
- Mettre en place des bus desservant les gares
- Mettre en place des voies réservées et sites propres pour les bus
- Développer la mobilité douce
- Développer le ferroviaire (ex : doublement ferroviaire de la ligne existante entre Thonon/Evian et Annemasse, réhabilitation de la ligne du Tonkin d'Evian-les-Bains à St Gingolph)
- Assurer le transport des marchandises en priorité par le mode ferroviaire
- Inciter au développement du covoiturage (création de parcs relais)

« La pauvreté du réseau urbain en transport collectif entraîne une hausse de l'usage de la voiture. Je serais donc plus favorable à ce que ces fonds [genevois] puissent contribuer au réseau ferré », avis reçu via une carte T

5.2 La sécurité et la saturation du réseau existant

La saturation du réseau existant

Le réseau routier départemental est perçu comme saturé. Les contributeurs expriment les difficultés de circulations rencontrées quotidiennement sur ce réseau. Ces difficultés se traduisent pour un certain nombre d'entre eux par des nuisances quotidiennes soit parce qu'ils sont riverains soit parce qu'ils sont usagers. Beaucoup déplorent la fatigue et la perte de temps associées aux embouteillages.

Un certain nombre de contributeurs précisent avoir réduit leurs déplacements pour éviter les bouchons et la dangerosité des routes départementales.

« Cette autoroute va désengorger les routes départementales conduisant à Genève ainsi que les routes communales utilisées par les locaux afin d'éviter les bouchons. [...] Cela sécurisera aussi les trajets en vélo, actuellement très dangereux donc limités. », avis reçu via une carte T

La sécurité du réseau existant

La sécurité est un enjeu pour les riverains des routes départementales. Beaucoup considèrent que la création de la liaison Machilly-Thonon permettra aux riverains des routes départementales d'être plus en sécurité dans les centres-bourgs. Pour certains, il s'agira même de reprendre « une vie au cours normal » une fois le trafic diminué sur les routes départementales.

La question de l'accidentologie des routes départementales est soulevée, s'agissant notamment de la RD903. Plusieurs contributeurs évoquent le trop grand nombre de décès chaque année sur ces routes et estiment que la liaison Machilly-Thonon sera un levier pour diminuer significativement le nombre d'accidents.

« Environ 10 000 véhicules/ jour empruntent l'axe Thonon-Machilly, une véritable nuisance sonore pour nous habitants !!! Mais aussi l'insécurité en sachant que quasi personne ne roule à 50km/h en agglomération », avis reçu via une carte T

5.3 Les caractéristiques du projet

La bande d'étude et le futur tracé

Le tracé de la future liaison entre Machilly et Thonon-les-Bains a globalement été peu débattu. Seuls quelques points précis ont fait l'objet de discussions. De manière générale, les participants se sont déclarés en faveur de la bande d'étude présentée à la concertation. Ils estiment le tracé comme étant le plus naturel et le plus pertinent.

Le processus d'affinement de la bande d'étude pour aboutir au tracé du projet autoroutier n'est pas toujours bien compris et amène plusieurs questions sur l'emprise de l'autoroute. Quelques contributeurs s'interrogent sur la nécessité de maintenir de façon systématique une bande d'étude de 300 mètres même dans les zones qui sont protégées et dans lesquelles l'autoroute ne pourra pas a priori être implantée.

Un intervenant rappelle que le tracé doit être cohérent avec le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT).

L'infrastructure est souhaitée « la moins impactante possible pour l'environnement naturel et humain ». La future liaison doit donc, pour les participants, être la plus éloignée possible des habitations notamment à Mésinges, entre Lully et Perrignier, ainsi qu'à Ballaison.

Les habitants du hameau de Mésinges sur la commune d'Allinges évoquent l'adaptation nécessaire du tracé aux abords de leur hameau.

Au lieu dit chez Jacquier (commune de Lully) et à Brécorens (commune de Perrignier), la proximité de la liaison est perçue comme problématique. Certains participants estiment qu'il faut privilégier un tracé en limite nord du fuseau et qu'il vaut mieux protéger la qualité de vie des riverains même si cela doit se faire au détriment de l'environnement naturel.

Le tracé doit également avoir le moins d'impact possible sur les zones agricoles cultivées afin de protéger un domaine de l'activité locale. Une problématique a notamment été soulevée sur la commune de Brenthonne où un jeune agriculteur est en cours d'installation sur des terres qui pourraient être impactées par le projet.

Il a également été demandé à ce que les études d'impact soient conduites avec vigilance.

Le projet de raccordement au contournement de Thonon-les-Bains est mal compris. Il est perçu comme flou et plusieurs intervenants demandent que ce sujet soit approfondi notamment en terme de trafic.

La CCI de Haute-Savoie recommande l'étude de la réalisation d'une aire de service qui permettrait aux utilisateurs de s'approvisionner en énergies vertes (gaz, électricité) et pourrait proposer de nouveaux services tels que le « drive fermier » existant aujourd'hui sur la liaison Annecy-Genève.

« Je demande que la nouvelle infrastructure respecte dans la définition de son tracé les zones humides et les secteurs botaniques et faunistiques remarquables afin de les préserver. », avis reçu par mail.

« Une bande de 300 m de large est nécessaire ce qui contribuera à détruire 310 hectares de terres agricoles », avis reçu via une carte T

Le maître d'ouvrage indique que les questions soulevées seront approfondies dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique. A l'intérieur du fuseau déclaré d'utilité publique, sous réserve de la DUP du projet, des orientations et recommandations pour le calage du tracé pourront être portées à l'appel d'offres à concession.

La vitesse réglementaire

Certaines personnes ont demandé que la vitesse de la nouvelle liaison soit limitée à 110 km/h ou 90 km/h pour faciliter la régulation et limiter les nuisances sonores et la pollution.

Les habitants du hameau de Mésinges sur la commune d'Allinges demandent une réduction de la vitesse à 90km/h sur cette zone afin de diminuer les nuisances sonores, de minimiser les contraintes liées à l'arrivée du trafic à Thonon et pour fluidifier la circulation.

« Limiter la vitesse maximum sur la voie rapide à 90 km/h afin de limiter la pollution », avis reçu via une carte T

Le maître d'ouvrage précise que l'impact acoustique d'une telle réduction serait limité (1,5 dB(A)). Le principe d'une vitesse limitée à 110 km/h sur l'ensemble de la liaison entre Machilly et Thonon, identique à celle en vigueur sur la section adjacente entre le carrefour des Chasseurs et Machilly, pourrait être retenu. Cette vitesse, inférieure à la vitesse réglementaire sur autoroute de 130km/h permettrait de limiter les effets négatifs du projet sur la qualité de l'air et le bruit, et est favorable du point de vue de la sécurité.

La prise en compte de l'innovation

Plusieurs remarques d'acteurs soulignent l'importance d'avoir une infrastructure la plus innovante qui soit. Les demandes sont de différentes natures :

- Améliorer les caractéristiques de la chaussée : mise en place d'une route photovoltaïque, utilisation de revêtement anti-bruit, utilisation de l'électricité statique créée grâce aux frottements des pneus
- Améliorer le système de péage : détection du nombre de passagers par véhicule (pouvant entraîner une gratuité du péage), mise en place d'un dispositif de péage sans arrêt du véhicule. Parmi les participants, certains se sont exprimés en faveur d'un mode de péage plus moderne que les traditionnelles gares de péage, comme un péage par lecture optique des plaques d'immatriculation. Certains estiment que cette méthode permettrait de faire une tarification différenciée.

Le maître d'ouvrage précise que les innovations possibles et éprouvées pourraient être envisagées lors de l'appel d'offres à concession.

5.4 Les impacts du projet

Les impacts du projet peuvent s'entendre de façon positive comme de façon négative. Sur un même thème, selon les participants, l'appréhension du sujet n'est pas la même.

Les impacts sur les terres agricoles et l'environnement naturel

De nombreux participants alertent sur la consommation de terres agricoles et souhaitent que le projet ait le moins d'incidence possible sur ces terres. Ils jugent ces terrains synonymes d'activité économique et d'agriculture de proximité. La superficie agricole consommée par la liaison autoroutière est très floue pour les participants. Certains évoquent 300 ha, d'autres 150 ha, mais la réaction est la même : trop d'espace est consommé pour le projet.

« Je préconise le tracé sur la commune de Ballaison pour reculer le tracé et pour préserver les habitants à proximité de la zone actuellement impactée et également pour préserver l'agriculture des terres agricoles dont le volume fond comme neige au soleil », avis reçu via une carte T

Certains contributeurs sont inquiets de voir la consommation d'espaces naturels augmenter avec la création de cet axe et de nombreuses contributions demandent qu'il soit le moins impactant possible pour ces zones. Les participants demandent notamment que la forêt de Planbois soit préservée pour maintenir la biodiversité de la zone. On peut observer une certaine incompréhension, parmi les participants, des impacts réels du projet, notamment sur les zones naturelles et humides du fait de la largeur de la bande d'étude et du processus des études jusqu'à la détermination du tracé. Il est souhaité que l'ensemble des marais et des zones humides, des secteurs classés Ramsar soit préservé, notamment le Marais de Brécovens, le vallon de Pamphiot et la zone humide des Mouilles à Perrignier.

Il est demandé par quelques participants que le futur ouvrage soit équipé de passages à faune.

« L'impact environnemental est énorme dans une région où seule une bande étroite relie les coteaux au lac. Des zones offertes ont pourtant été classées protégées : marais de Brécovens et vallon du Pamphiot (deux ZNIEF de type 1, intérêt écologique), Ramsar du

Léman par le franchissement du Redon (conservation de zone humide). Des aménagements sont envisagés mais ils sont dérisoires par rapport à l'enjeu vital pour le secteur », avis reçu via une carte T

Il est souhaité que l'infrastructure n'ait aucun impact sur l'hydrogéologie du secteur, notamment au niveau d'Anthy-sur-Léman (voir paragraphe spécifique ci-après). Plusieurs contributeurs estiment qu'il y a un risque de pollution des eaux souterraines.

La protection des zones humides et des nappes phréatiques est un enjeu pour plusieurs contributeurs (la protection du marais de Margencel est citée régulièrement). Quelques contributeurs demandent un suivi hydrogéologique précis pendant les travaux.

Pour la FRAPNA 74, le projet de liaison autoroutière semble inévitable à cause des difficultés de mobilité dans le Chablais. Pour cette association, ce positionnement est toutefois indissociable :

- d'une nouvelle réflexion et d'une actualisation du schéma multimodal
- d'une politique d'aménagement du territoire traduite dans les documents d'urbanisme
- d'une minorisation des impacts environnementaux
- d'un dialogue approfondi et suivi avec le maître d'ouvrage sur les problématiques suivantes :
 - o connectivité massif des Voirons – forêt de Planbois
 - o traversées des cours d'eau
 - o petite faune terrestre et ses déplacements locaux
 - o prairies humides et milieux ouverts en marge de la forêt de Planbois

Le Réseau Air 74 et le Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien demandent que des études complémentaires indépendantes puissent être menées sur l'impact des flux générés par la liaison autoroutière sur la qualité de l'air ; les résultats de ces études conditionneront pour eux la poursuite du projet.

Plusieurs participants estiment que le projet de liaison Machilly-Thonon n'est pas opportun car il va engendrer davantage de pollution. L'association OÏKOS KAI BIOS Patrimoine Nature et Vie d'Annemasse rappelle que les émissions de particules fines et de NOx sont une problématique à ne pas négliger malgré l'absence de réglementation. A

l'inverse d'autres participants estiment qu'en réduisant la congestion automobile, le niveau de pollution va diminuer et améliorer la qualité de l'air dans les centre-bourgs. Certains participants rappellent que la qualité de l'air est un enjeu pour la région qui est régulièrement concernée par des pics de pollution.

Le maître d'ouvrage sera attentif à la maîtrise de la consommation des espaces agricoles et naturels d'une part et à la maîtrise de l'urbanisation d'autre part. Un groupe de travail présidé par le préfet de département et associant le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC) et des représentants du milieu agricole et des associations environnementales, sera mis en place en 2016 dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet.

La maîtrise de l'urbanisation devra trouver sa traduction dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la révision du SCoT du Chablais qui devra être élaboré par le SIAC parallèlement aux études préalables à l'enquête d'utilité publiques du projet autoroutier.

Les impacts sur l'environnement humain

De nombreux participants s'interrogent sur les compensations financières qu'ils pourront percevoir en cas d'acquisition de leurs terrains. Certains estiment que la perte de terrains familiaux n'est financièrement pas compensable et s'opposent à leur mise en vente.

A plusieurs reprises, des intervenants exigent que la protection des espaces naturels ne soit pas privilégiée au détriment de la qualité de vie humaine. Beaucoup demandent que l'axe autoroutier soit le plus éloigné possible des habitations afin de préserver le cadre de vie des riverains. Certains souhaitent que la vitesse maximale soit abaissée pour limiter les nuisances sonores dont les habitants du hameau de Mésinges sur la commune d'Allinges qui réclament une étude acoustique et la recherche de la diminution de ces nuisances sonores.

« Arrêtons [de faire] passer la santé des gens après celle de la faune, qui risquerait d'être dérangée par la création d'une voie rapide qui désengorgerait enfin nombre d'agglomération qui souffrent des bouchons dus à la circulation! », avis reçu via carte T

De nombreux participants estiment en revanche que la création de la voie autoroutière entre Machilly et Thonon les Bains va se traduire par une amélioration du quotidien avec la diminution de nuisances sonores pour les riverains des routes départementales.

Plusieurs participants à la concertation ont souligné que d'un point de vue humain, la création de cette liaison va permettre de gagner en sérénité notamment grâce à des temps de parcours maîtrisés. De nombreux contributeurs précisent que l'apaisement des centres-bourgs va se traduire par une amélioration générale du cadre de vie.

Il est souhaité que l'ensemble des mesures nécessaires pour la diminution des nuisances sonores comme des murs anti-bruit, soient prises.

Les communes s'expriment également en faveur de mesures de protection sonores pour protéger les hameaux qui jouxteront cet équipement (notamment « chez Jacquier » ou encore « Brécorens » sur les communes de Lully et Perrignier).

« Pour que notre village de Bons-en-Chablais soit enfin soulagé des 15 600 véhicules qui le traversent chaque jour, et en particulier de tous ces poids lourds source de bruit et de pollution (passage de plus de 900 poids lourds par jour) [...]. Pour que nous retrouvions une qualité de vie dans notre village, une qualité d'air respirable. Pour que nous osions de nouveau circuler en vélo sur la RD 903 et que nos enfants puissent marcher sur les trottoirs sans frayeur chaque fois que passe un camion », avis reçu par mail

S'agissant du bruit, le maître d'ouvrage indique que le projet s'inscrit dans une zone d'ambiance sonore initiale modérée. L'impact du projet autoroutier et les mesures pour respecter les niveaux de bruit fixés par la réglementation vont être étudiés et figureront dans l'étude d'impact du projet, au stade de l'enquête d'utilité publique.

Les impacts économiques

Le projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon est perçu très favorablement pour le développement et le dynamisme économique du territoire. En effet, le désenclavement du Chablais améliorera, pour un grand nombre de contributeurs, la compétitivité de ce territoire et facilitera l'activité liée au tourisme.

De la même façon, les acteurs économiques ont majoritairement souligné la facilité d'accès à de plus nombreux marchés grâce à la création de la liaison autoroutière. Plusieurs participants estiment que la nouvelle autoroute facilitera le maintien d'entreprises existantes et l'implantation de nouvelles sociétés. L'infrastructure est considérée par certains comme un levier pour rendre le marché de l'emploi plus dynamique.

Certains socio-professionnels soulignent l'opportunité que peut représenter la construction d'une telle infrastructure pour le développement des entreprises de BTP du Chablais.

« Il est enfin temps de réaliser ce désenclavement du Chablais. Quelle galère pour rejoindre Thonon. Impossible de prévoir une durée de trajet : bouchon à Douvaine, Massongy, Sciez, Bonnatrait et ZI d'Anthy. C'est incroyable en 2016. Comment attirer des entreprises, c'est impossible ; Comment ne pas tenir compte du développement du Chablais grâce à l'attrait de la Suisse », avis reçu par mail

Les acteurs économiques demandent qu'une étude sur la liaison A40 – Chasseurs puisse être engagée afin de ne pas avoir de « rupture » d'autoroute. Certains souhaitent que la sortie du contournement de Thonon-les-Bains côté Est en direction d'Evian-les-Bains, avec le doublement du pont sur la Dranse, soit étudiée. D'autres demandent que des réserves foncières destinées aux activités économiques soient prévues aux entrées/sorties de la liaison.

De manière générale, les acteurs économiques souhaitent :

- un futur cahier des charges du projet qui facilite les retombées économiques pour les entreprises du Chablais
- une préservation des entreprises existantes situées dans l'emprise prévisionnelle du tracé (par exemple passage au plus près de la forêt de Planbois afin d'éviter la disparition d'entreprises existantes dans l'emprise du tracé)
- un accompagnement local du projet par des mesures renforcées afin de dynamiser les entreprises présentes sur le Chablais : moyens supplémentaires à l'agence économique Chablais Léman Développement, effort de notoriété des activités présentes, ouverture de formations adaptées aux besoins du territoire.

5.5 Les mesures d'accompagnement du projet

Les demandes de mesures d'accompagnement en faveur des transports collectifs

Outre les demandes de développement des transports en commun comme alternative au profit de liaison autoroutière (cf paragraphe 5.1 sur l'opportunité du projet – avis défavorables), de nombreux participants se sont exprimés en faveur de mesures d'aménagements des transports collectifs en complément de la liaison Machilly-Thonon afin de développer le positionnement multimodal du Chablais et d'offrir un désenclavement global.

Des habitants du pays d'Evian s'exprimant à travers l'association le MouVE (Mouvement des citoyens du pays d'Evian pour un territoire solidaire et durable) soutiennent la réalisation du projet mais, plaident pour un plan global des transports dans le Chablais privilégiant aussi les transports en commun avec par exemple la création d'une voie réservée pour ces transports.

De manière générale, il est souhaité que les transports collectifs prennent une part plus grande dans les déplacements de chacun.

Les aménagements ferroviaires liés au CEVA sont très souvent cités. Plusieurs participants souhaitent que les voies ferrées soient doublées pour faciliter les croisements des trains. Plusieurs personnes estiment que le projet CEVA est prioritaire sur la liaison entre Machilly et Thonon.

La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) rappelle que le Chablais a un vrai besoin de mobilité. L'offre de transports en commun est de son point de vue très en retard. La FNAUT pose la question du désenclavement du Chablais vers l'Est et celle du doublement de la voie ferroviaire dans le Chablais.

Certains demandent la réouverture de la voie ferrée du Tonkin entre Evian-les-Bains et Saint Gingolph.

Le maître d'ouvrage rappelle que le modèle multimodal transfrontalier utilisé pour l'étude du projet autoroutier prend en compte le CEVA et l'aménagement du BHNS sur la RD 1005. Le maître d'ouvrage précise également que les caractéristiques du projet autoroutier seraient compatibles avec un éventuel doublement à long terme de la voie ferrée entre Annemasse et Evian.

La liaison Machilly-Thonon est perçue par certains comme un moyen de développement de l'usage du vélo sur les routes départementales dont la circulation sera apaisée. Certains participants demandent la création d'un axe structurant pour les cycles entre Annemasse et Thonon-les-Bains. D'autres suggèrent que cette voie cyclable soit localisée à proximité de la future autoroute.

Certains intervenants considèrent que la liaison Machilly Thonon pourrait permettre de désaturer le réseau départemental et donc de rendre le service transports collectifs plus efficace en créant plus de voies bus sur les routes départementales.

Les liaisons lacustres doivent, pour plusieurs contributeurs, faire l'objet d'un développement ou d'amélioration, notamment vers le « bout du lac » : un participant a abordé la création d'une liaison lacustre entre Lugrin et Vevey.

Certains demandent que des voies pour les véhicules réalisant du covoiturage et les bus puissent être mises en place sur l'autoroute. Il est attendu par plusieurs participants, notamment la CCI de Haute-Savoie, que des aires de covoiturage soient prévues aux abords de l'infrastructure. De nombreux élus locaux ont souligné l'importance de la création de parkings relais et le soutien au développement du co-voiturage.

« Mais avant toute chose, n'y a-t-il pas quelque chose à faire de plus important encore : développer les transports publics et les rendre accessibles à tous - une double voie pour les trains – des voies de bus séparées », avis reçu par mail

Le maître d'ouvrage rappelle que l'article 53 de la loi du 17 Août 2015 impose aux sociétés concessionnaires d'autoroute de créer ou de développer « des places de covoiturage adaptées aux besoins identifiés, à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier sous réserve des contraintes techniques et de disponibilité financière, le cas échéant en participant à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territorialement concernées ».

Les demandes d'aménagements des routes départementales

Les nuisances de la circulation des voitures et des poids lourds dans les centres bourgs sur les RD 1005 et RD 903 (plus de 15 000 véhicules/ jour pour certains villages) sont mentionnées à plusieurs reprises. Les nuisances en termes de pollution atmosphérique, de bruit, de vibrations, de sécurité sont les principales causes avancées par les participants qui plaident pour la réalisation du projet. La fin d'une congestion routière permanente aux heures de pointe et la recherche d'une meilleure qualité de vie (santé, sécurité) sont des objectifs majeurs pour beaucoup d'habitants et riverains des centres-bourgs.

La question du risque d'encombrement des routes secondaires pour rentrer ou sortir de la future liaison autoroutière est posée par plusieurs participants à la concertation. La demande d'aménagements spécifiques pour absorber ce flux de circulation sur les voiries locales est importante pour certains acteurs. Des participants demandent l'aménagement de certains ronds-points (ex. à Perrignier, Anthy, ZA Léman I, II, III), voire de réaliser le contournement de certains centres bourgs (ex. Bons-en-Chablais), d'autres souhaitent la création de zones 30 dans les centres bourgs.

Certains contributeurs demandent à ce que les poids lourds en transit ne puissent plus circuler sur le réseau secondaire. Le trafic poids lourds est considéré comme une des principales nuisances du trafic sur les routes du Chablais; en cela le projet peut répondre au report de ce trafic et ainsi désaturer les routes secondaires et les centres-bourgs. La question de l'incitation, voire de l'obligation des poids lourds à emprunter la future liaison autoroutière est posée au maître d'ouvrage.

« Des opérations de requalification des routes départementales seront entreprises dans les principaux bourgs où les traversées seront sécurisées par la mise en place de zones limitées à 30 km/h par exemple ? Il est donc prévu d'optimiser les circulations sur ces voies en favorisant « la fluidité lente »..., sans encourager le trafic de transit. En espérant que les chauffeurs ne rouleront pas encore plus vite pour rattraper le retard engendré », avis reçu par mail

Le maître d'ouvrage précise qu'un diagnostic du trafic poids lourds préalablement à une éventuelle interdiction du transit sur les RD 903 et 1005 est prévu par le Conseil départemental..

Les demandes d'aménagements routiers complémentaires

Des aménagements routiers complémentaires à la création de la liaison autoroutière sont demandés par plusieurs contributeurs :

- Réflexion sur l'évolution des infrastructures routières à l'est de Thonon-les-Bains
- Aménagement du fuseau sud lémanique (Sion/Genève/Rive sud)
- Doublement du pont de la Dranse à Thonon-les-Bains
- Création d'un barreau Machilly-Veigy
- Réalisation de voies en site propre sur les routes pour sortir les transports en commun des bouchons

Le maître d'ouvrage précise que les études de trafic menées à ce jour ne montrent pas de saturation des giratoires d'extrémité du contournement de Thonon-les-Bains (notamment à l'ouest dans le secteur du Pont de Dranse). Le prolongement du projet autoroutier jusqu'à la Suisse et la création d'un barreau Machilly-Veigy ne sont par ailleurs pas envisagés

5.6 Le financement du projet

Le financement du projet est une question qui a été largement abordée lors de la concertation.

Plusieurs acteurs regrettent le désengagement de l'Etat. La garantie financière apportée par l'éventuelle subvention d'équilibre du Conseil départemental n'est pas toujours comprise. Des acteurs pensent souvent que cette contribution sera nécessaire et obligatoire et en cela ont l'impression de payer l'infrastructure deux fois (« double peine ») : sur leurs impôts en tant que contribuables et avec le péage en tant que futurs utilisateurs. Des acteurs suggèrent de financer le projet avec les fonds de la compensation financière genevoise collectés en Haute Savoie. D'autres posent la question de la garantie du montant de la subvention d'équilibre et de son caractère suffisant pour boucler l'opération. La FNAUT pose la question du poids que va peser la subvention d'équilibre sur les financements du Conseil départemental et du recours aux fonds frontaliers.

Des opposants au projet pensent que cette subvention est très importante et permettrait de financer des projets alternatifs ; pour certains d'entre eux la non gratuité de l'infrastructure est très regrettable. Des acteurs considèrent qu'une part du péage retournera à l'Etat et s'interrogent sur la possibilité de faire baisser cette part pour diminuer le niveau de prix du péage. D'autres soulignent au contraire l'intérêt d'un couplage de l'investissement privé et public.

La présentation des coûts potentiels du péage n'a pas entraîné de fortes polémiques même si certains acteurs s'y montrent opposés. Le péage est perçu par certains comme la condition principale de succès de ce projet. Pour certains acteurs cependant, ce péage n'est pas proportionnel au gain de temps potentiel qui reste assez faible ; il devra être « abordable et raisonnable ». Des demandes de formules d'abonnements souples et adaptées à tous types d'usages, de réduction de tarifs pour les locaux et pour les utilisateurs du covoiturage ont été formulées.

« Il aurait été souhaitable que celle-ci [l'autoroute] soit gratuite avec des aménagements sur les zones industrielles pour qu'un maximum de personne puisse l'utiliser » avis extrait du registre de Fessy

« Je suis juste sceptique sur le fait de faire payer un droit de passage et me pose la question à savoir si les gens vont utiliser la voie payante plutôt que celle gratuite... Il faut au moins penser à un pass avec abonnement annuel pour les locaux, à prix attractif. » , avis reçu via une carte T

« Ce projet, bien que coûteux est indispensable au bon développement du Chablais. Certes, il favorisera une liaison routière mais les alternatives en transport en commun (BHNS et CEVA) doivent simultanément et complémentaires apporter les réponses appropriées pour éviter le tout routier. Le système de péage est sans doute la réponse la plus équilibrée financièrement pour éviter que le projet ne pèse trop sur le contribuable », avis reçu par mail

Le maître d'ouvrage rappelle que les montants du péage et de la subvention d'équilibre seraient proposés par les candidats en réponse à l'appel d'offres de concession et constitueraient un des critères de choix du concessionnaire.

5.7 Les modalités de réalisation du projet

Les délais de réalisation

Les personnes favorables au projet attendent qu'il soit réalisé rapidement. Le projet est perçu comme étant urgent par un très grand nombre de contributeurs.

Il existe une certaine incompréhension quant au délai nécessaire pour arriver jusqu'à la mise en service. Ce laps de temps est d'autant plus incompris que le projet a été étudié dans une version antérieure en 2006. Le projet est souvent jugé en retard par les personnes qui l'estiment nécessaire.

Il est souvent demandé au maître d'ouvrage de mettre tout en œuvre pour accélérer la construction de la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains.

Le rôle du concessionnaire

Le processus de mise en concession est assez mal compris pour une partie des participants à la concertation. Ceux-ci s'interrogent sur l'échéance à laquelle il sera connu et sur son rôle exact. Le fait que le futur concessionnaire choisisse le tracé définitif ne rassure pas certains acteurs.

Quelques participants demandent des garanties sur le respect des engagements de l'Etat notamment en matière de protection de l'environnement et de choix du tracé. La peur d'une autoroute au rabais avec un concessionnaire peu scrupuleux a été évoquée plusieurs fois lors de la concertation. La question du contrôle et du cadrage du futur concessionnaire est souvent posée.

Le maître d'ouvrage rappelle que les engagements de l'Etat, notamment les mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, figureront au décret de déclaration d'utilité publique (DUP) qui sera annexé au cahier des charges lors de l'appel à concession. Ces engagements s'imposeront au concessionnaire de manière très ferme.

La phase travaux

La réalisation de l'infrastructure, au-delà de son opportunité et de son caractère urgent pour ses défenseurs, a été peu abordée lors de la concertation. Il faut noter tout de même les demandes émises par certains contributeurs pour la construction de l'autoroute :

- Réaliser un suivi hydrogéologique pendant et après les travaux
- Accélérer les travaux et les procédures pour avoir une mise en service la plus rapide possible

6. Les thématiques particulières

6.1 La liaison A 40-Chasseurs

La création de la liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon pose la question, pour de nombreux participants à la concertation, de son raccordement au sud à l'A40 (Findrol) et donc de l'aménagement du carrefour des Chasseurs à l'A40. La problématique de la continuité d'une liaison routière efficiente qui assurerait une liaison complète est posée. Cette forte demande repose sur la nécessité d'avoir un aménagement qui puisse éviter les bouchons à la sortie de la liaison autoroutière et à l'intersection de l'A40 et faire perdre ainsi tous les bénéfices du projet Machilly-Thonon. Ainsi plusieurs acteurs réclament la réalisation de la liaison A40-Chasseurs en même temps que la liaison autoroutière.

L'étude de la liaison A40/Chasseurs est demandée par les élus locaux : 21 collectivités ont délibéré en faveur de la réalisation du projet de liaison autoroutière Machilly Thonon et de l'étude et la réalisation de la liaison A40/Chasseurs.

Il est à noter que des opposants au principe du péage sur la liaison autoroutière s'appuient sur la gratuité de la liaison Chasseurs-Machilly comme exemple à reproduire.

« Cette infrastructure ne verra pas sa raison d'être que si la connexion entre les « les chasseurs » et l'A40 soit également faite, sinon les automobilistes se retrouveront bloqués sur l'arrivée d'Annemasse ce qui sera invivable », avis extrait du registre de Machilly

« Il faut aussi la liaison A40/Chasseurs, sinon, il y aura toujours des bouchons. », avis reçu par mail

Le Conseil départemental a précisé que sur la section A40-Chasseurs, l'objectif était de reconstruire la route sur la route sans consommation foncière supplémentaire. Des études sont actuellement en cours pour désengorger la sortie de l'autoroute au niveau du nœud de Findrol. Le réaménagement entre le carrefour des Chasseurs et A 40 est également en cours d'études.

Le maître d'ouvrage rappelle que le projet A40 - Chasseurs est distinct du projet de liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les-Bains. Il précise que la réalisation de A40 -Chasseurs ne sera pas engagée avant la mise en concession de la liaison autoroutière. Comme indiqué au dossier de concertation, l'aménagement de la section A40 – Chasseurs sera réalisé par le Département. Les études de trafic réalisées à partir du modèle multimodal transfrontalier (MMT) montrent que cet aménagement n'est pas fonctionnellement lié au projet de liaison autoroutière concédée Machilly – Thonon-les-Bains.

6.2 Le captage d'eau potable d'Anthy-sur-Léman

Le sujet du captage d'eau potable d'Anthy-sur-Léman est un des thèmes sensibles abordés lors de la concertation de liaison autoroutière. L'importance stratégique de cette source (alimentation en eau potable de la commune) et la très bonne qualité des eaux en sont les principales raisons. La très forte mobilisation du public pour la réunion publique d'Anthy-sur-Léman en est une bonne illustration. Lors de cette réunion une présentation d'une étude commanditée par la commune d'Anthy-sur-Léman et réalisée par le cabinet BURGEAP, cabinet spécialisé en hydrogéologie, a eu lieu. Cette présentation fut l'occasion d'un échange entre l'hydrogéologue agréé désigné par l'Agence Régionale de Santé à la demande du maître d'ouvrage et le cabinet BURGEAP. L'étude menée par BURGEAP s'intéresse aux vulnérabilités du captage face aux activités humaines et aux modalités d'exploitation de la source. Une des vulnérabilités de l'aquifère provient du fait de l'absence de couverture morainique continue sur le secteur pouvant entraîner des risques sur la qualité des eaux souterraines qui peuvent alors être polluées.

Plusieurs acteurs de la concertation ont demandé pourquoi le raccordement de la liaison autoroutière ne pourrait pas se faire 300 m plus loin et éviter la zone de captage. L'association Les Daillis (habitants d'Anthy-sur-Léman) exprime sa surprise et son inquiétude sur la possible dérogation à l'arrêté préfectoral concernant le périmètre de protection rapproché de la source de captage d'eau potable. Elle regrette l'absence d'alternatives pour le tracé et la coupure que créerait l'autoroute. Pour toutes ces raisons, ils se positionnent contre le projet et en faveur du développement du réseau ferré.

La commune d'Anthy-sur-Léman demande la prise en compte d'un certain nombre de points : la protection du captage des Bois d'Anthy (études préalables, réalisation de carottages complémentaires, l'adaptation du profil en long, le dialogue et échanges d'informations avec la DREAL). La communauté de communes du Bas Chablais insiste également sur la protection de la ressource en eau potable d'Anthy-sur-Léman.

« Je m'oppose à ce que l'échangeur et l'arrivée de ce tronçon soit placé sur la zone de captage des eaux d'Anthy-sur-Léman ; aux ingénieurs d'être ingénieux et de trouver une solution technique (tel que viaduc par exemple) pour éviter de déplacer des mètres cubes dans cette zone fragile », avis reçu par mail

Le maître d'ouvrage indique que les projets d'infrastructures sont amenés régulièrement à traverser les périmètres de protection de captage. Il indique que dans le cas du projet Machilly-Thonon le déplacement du tracé remettrait en cause de façon significative les caractéristiques et la fonctionnalité de l'équipement. Cela nécessiterait notamment de doubler le contournement de Thonon-les-Bains dans sa partie ouest.

Le maître d'ouvrage précise que des études géologiques et hydrogéologiques complémentaires vont être réalisées pour confirmer que le projet autoroutier n'atteindra pas et à fortiori n'érodera pas l'aquifère d'Anthy. Des dispositions constructives visant à isoler le projet vis-à-vis des nappes souterraines pourront être imposées au concessionnaire, de même que la présence d'un coordinateur environnemental. Le maître d'ouvrage rappelle enfin que le passage en déblai du projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains s'il devait être retenu dans la suite des études nécessitera une dérogation à l'arrêté préfectoral du 28 novembre 1986, après une enquête publique spécifique.

6.3 Le dispositif de péage à Perrignier

Le projet prévoit un péage central au droit du diffuseur de Perrignier permettant de n'arrêter les usagers qu'une seule fois. Deux variantes ont été soumises à la concertation pour la barrière de péage à Perrignier : soit une variante à l'est de la RD 25, soit une variante à l'ouest de la RD 25. La variante à l'est est moins consommatrice d'espace que la variante ouest, mais a plus d'impact sur le bâti et les zones humides ; la variante ouest remettrait en cause l'implantation de la plateforme fret à Lully (cf paragraphe 6.5).

Le positionnement du diffuseur à l'Est de la RD25 fait consensus. La commune de Perrignier s'est prononcée en faveur de cette solution par délibération du 4 avril 2016.

Des habitants soulignent que le tracé devra se trouver le plus loin possible des habitations et que le diffuseur devra se situer dans la zone industrielle, évitant ainsi la consommation de terres agricoles. Certains participants craignent que le péage provoque des encombrements sur les RD 1005 et RD 25.

« La première variante dite « en lunette » me semble être la plus intéressante, l'emprise des infrastructures est moins importante que dans la seconde variante et l'emplacement (contexte plus urbanisé) est plus adéquat. La prise en compte des enjeux naturels doit être une priorité au vue du tracé de cette liaison », avis reçu par mail

6.4 Les passages à niveaux de Perrignier

La question de la suppression des passages à niveaux PN 65 et 66 sur la commune de Perrignier a été abordée. SNCF Réseau demande « d'intégrer au projet de liaison autoroutière la suppression des PN 65 et 66 à Perrignier et corrélativement, la réalisation d'une déviation ponctuelle de la RD135 avec dénivellation du PN 66 ».

Le maître d'ouvrage indique que les trafics ferroviaire et routier à l'horizon 2023 prenant en compte le Léman Express et la liaison autoroutière n'imposent pas la suppression de ces deux passages à niveau situés à proximité immédiate du diffuseur de Perrignier. Leur suppression est néanmoins envisagée pour sécuriser les franchissements de la voie ferrée.

La réalisation de ces aménagements, relevant d'une maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, sera prise en compte dans la suite des procédures et pourrait donner lieu à une enquête d'utilité publique unique sur les deux projets.

6.5 La plateforme fret à Perrignier

La faisabilité ultérieure d'une plate-forme fret sur les communes de Lully et Perrignier était prise en compte dans le fuseau de la route express Machilly – Thonon déclaré d'utilité publique en 2006. Le projet de plate-forme fret n'a pas connu d'avancement depuis la déclaration d'utilité publique de la route express et n'a pas fait l'objet de demande du monde économique pendant la concertation, de demande du monde économique ou des élus, à l'exception du maire de Thonon-les-Bains, gêné par l'abandon de cette plateforme fret.

Le maître d'ouvrage indique qu'une réservation pour la réalisation d'une plate-forme fret ne sera pas prise en compte dans la suite des études.

La suppression de cette réservation pourrait permettre de jumeler, dans le secteur concerné, le tracé routier avec la voie ferrée et de limiter l'impact sur les zones agricoles et naturelles mais rapprocherait le projet autoroutier du hameau « Chez Jacquier » sur la commune de Lully. Une attention particulière sera portée à ce point dans la suite des études.

7. Les enseignements de la concertation

La concertation a donné lieu à une forte mobilisation du territoire : riverains, usagers potentiels, acteurs sociaux-économiques et collectivités. Les personnes et acteurs en faveur du projet, très nettement majoritaires, mettent en avant la diminution des temps de parcours, le désenclavement du Chablais par rapport au reste du département, l'impact économique positif sur le territoire, la diminution des gênes liées à la circulation dans les villages traversés par les routes départementales (saturation, bruit, pollution, sécurité) et l'impact environnemental favorable, notamment en matière de diminution de la pollution.

10 % des contributions conditionnent leur avis favorable au projet à la protection de l'environnement et des zones les plus sensibles comme le captage d'eau potable, à l'éloignement le plus possible du projet des habitations et à des mesures d'accompagnement (notamment murs anti-bruit), à une consommation la plus réduite possible des espaces agricoles, à la mise en œuvre de mesures de transports collectifs en accompagnement au projet autoroutier et, pour le plus grand nombre, à l'absence de péage ou à son coût modéré.

Enfin, des oppositions au projet ont été exprimées (13 % des contributions). Des participants estiment qu'un projet autoroutier n'est pas cohérent avec les politiques de lutte contre le réchauffement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air. D'autres considèrent que la construction d'une infrastructure routière va venir concurrencer les projets de transports collectifs en cours dont le CEVA ou jugent incertaines les perspectives de mobilité dans 10 ou 20 ans.

Les contributions formulées durant la phase de concertation publique confortent le maître d'ouvrage dans son appréciation du caractère nécessaire du projet pour remédier à la situation actuelle (encombrements, pollutions, nuisances sonores sur le réseau existant) et ne pas obérer la poursuite du développement du territoire, en complémentarité au développement de l'offre de transports en commun engagée parallèlement aux aménagements routiers conformément au schéma multimodal de désenclavement du Chablais.

La concertation confirme globalement l'attente forte de ce projet et la nécessité de veiller à la maîtrise de la consommation des espaces agricoles et naturels et à la maîtrise de l'urbanisation en zone littorale compte tenu de la richesse et de la qualité du territoire concerné et de ses paysages.

Malgré les échanges approfondies lors de la réunion publique d'Anthy-sur-Léman, la concertation n'a pas permis de lever les inquiétudes des élus et d'habitants de la commune quant à l'impact du projet autoroutier sur la traversée du périmètre de protection rapprochée du captage du Bois d'Anthy.

Le projet de bande d'étude proposé à la concertation, s'appuyant sur le fuseau de moindre impact environnemental « sud Planbois voie ferrée » retenu lors de la déclaration d'utilité publique des travaux de la route express en 2006, a donné lieu à des observations ponctuelles sans être remis en cause (à quelques rares contributions près).

Enfin, s'agissant du dispositif de péage à Perrignier, principale modification apportée au projet de route express, le positionnement du diffuseur à l'Est de la RD25 fait consensus.

Les orientations pour la suite des études

Le présent bilan permet d'envisager la poursuite du projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains et la commande, par décision ministérielle, des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur la base des orientations suivantes :

- s'appuyer sur le projet de bande d'étude « sud Planbois voie ferrée » en examinant les éventuelles adaptations ponctuelles permettant d'assurer le meilleur équilibre entre les impacts sur les environnements naturel, humain, artisanal et agricole, en particulier à Brenthonne, Lully, Perrignier et Allinges,
- prendre en compte dans les études une vitesse réglementaire de 110km/h,
- poursuivre les études du diffuseur de Perrignier pour confirmer (ou infirmer) la solution à l'Est de la RD25,
- ne pas prendre en compte de réservation pour la réalisation d'une plate-forme fret à Lully,
- étudier avec SNCF Réseau la réalisation simultanée avec le projet autoroutier de la suppression des PN 65 et 66 à Perrignier,
- examiner les innovations possibles et éprouvées qui pourraient être demandées au futur concessionnaire.

Les dispositions suivantes pourraient être mises en œuvre par le maître d'ouvrage dans le cadre de ces études :

- favoriser un travail participatif avec des représentants du monde agricole et des

associations de protection de l'environnement visant à limiter les effets directs et indirects de l'infrastructure par une maîtrise de la consommation des espaces agricoles et naturels d'une part et de l'urbanisation d'autre part. Un groupe de travail spécifique sera mis en place.

- procéder à des sondages géologiques et hydrogéologiques complémentaires pour s'assurer de l'absence d'impact du projet autoroutier sur l'aquifère du Bois d'Anthy et à tenir une réunion publique d'information sur le résultat de ces études. La commune d'Anthy-sur-Léman sera associée à l'élaboration du cahier des charges de cette étude et au suivi de son exécution.

Les études et mesures suivantes relevant du Conseil départemental de Haute-Savoie pourraient parallèlement être mises en œuvre :

- réalisation d'un diagnostic du trafic poids lourds préalablement à une éventuelle interdiction du transit poids lourds sur les RD903 et 1005,
- accompagnement des communes dans l'étude et la réalisation d'aménagements des centres-bourgs traversés par les RD903 et 1005.

Annexes

Les annexes sont consultables sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes depuis l'adresse www.machilly-thonon.fr.

Décisions concernant la concertation

- Décision de la Commission nationale du débat public du 2 juillet 2015 de recommander au maître d'ouvrage une concertation sous l'égide d'un garant
- Décision de la Commission nationale du débat public du 2 septembre 2015 de nommer Mme Barthe garante de la concertation
- Arrêté n° 2016-0004 du 14 janvier 2016 du préfet de Haute-Savoie organisant la concertation avec le public

Documents d'information mis à disposition du public

- Dossier de concertation
- Communiqué de presse du 13 janvier 2016
- Calendrier des réunions publiques
- Plaquette d'information
- Panneaux de l'exposition itinérante
- Programme de l'exposition itinérante
- Simulation 3D des variantes du dispositif de péage à Perrignier
- Courrier du 2 avril 2015 du préfet de Haute-Savoie au président du SIAC sur les enjeux portés par les services de l'État pour la révision du SCOT du Chablais
- Périmètre du suivi du foncier
- Dispositif de suivi du foncier et de ses dynamiques
- Présentation du modèle multimodal transfrontalier de trafic
- DUP du 17 juillet 2006

Liste des articles de presse

- Evian-les-Bains : projet de liaison autoroutière Machilly-Thonon : concertation en cours, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 29 janvier 2016
- Evian-les-Bains : projet de liaison autoroutière Machilly-Thonon : concertation en cours, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 29 janvier 2016
- Mobilité - Une pétition pour le désenclavement du Chablais, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 5 février 2016
- Thonon-les-Bains - Autoroute : les "pour" et les "contre" se font entendre, Le Dauphiné Libéré toutes éditions, 13 février 2016
- Réunion publique, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 16 février 2016
- Désenclavement, Le Messenger, 18 février 2016
- Evian-les-Bains : projet de liaison autoroutière concédée : vers une modulation des tarifs ? , Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 20 février 2016
- Bas-Chablais - Covoiturage et liaison Machilly-Thonon sur la table de la communauté de commune, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 22 février 2016
- L'actualité dans le pays d'Evian, Le Messenger édition Genevois, 25 février 2016
- Une motion pour la liaison A40-Chasseurs, Le Dauphiné libéré toutes éditions, 25 février 2016
- Machilly -Thonon : un soutien circonstancié, Le Messenger édition Chablais, 3 mars 2016
- Pour se désenclaver, Le Chablais doit passer à la vitesse supérieure, Le Temps.ch, 3 mars 2016
- Chablais - Une autoroute, oui... Mais à certaines conditions, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 5 mars 2016
- Périgner - Concertation publique pour la liaison autoroutière, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 6 mars 2016
- Désenclavez-vous !, Eco des pays de Savoie, 4 mars 2016
- Machilly - Thonon entre zone humide et habitation, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 9 mars 2016

- Machilly - Thonon : une option pour le futur échangeur, Le Messager édition Chablais, 10 mars 2016
- Anthy-sur-Léman - La concertation sur la 2x2 voies suit sa route, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 13 mars 2016
- Fillinges - Liaison A40-Chasseurs : un retour contentieux contre un arrêté du préfet, Le Dauphiné libéré édition Mont-Blanc, 14 mars 2016
- Douvaine - La municipalité soutient le désenclavement et la vidéo protection, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 16 mars 2016
- Le préfet porte les couleurs du Chablais, Le Messager édition Chablais, 17 mars 2016
- Machilly-Thonon : un péage variable en fonction des jours et des heures ?, Le Messager édition Chablais, 17 mars
- Liaison Machilly-Thonon : les industriels se mobilisent, Le Messager édition Chablais, 17 mars 2016
- « Machilly-Thonon ne va pas dans le sens de l'Histoire », Dauphiné Libéré édition Thonon-Le Chablais, 17 mars 2016
- Machilly-Thonon - Le président des maires salue la concertation, Le Dauphiné Libéré toutes éditions, 19 mars 2016
- Genevois-Chablais - Machilly-Thonon : Concertation finie !, Le Dauphiné libéré toutes éditions, 20 mars 2016
- Liaison Machilly - Thonon : une pétition pour dire non, Le Messager édition Chablais, 24 mars 2016
- St Cergues - Prise de position pour désenclaver le Chablais, Le Dauphiné libéré édition Thonon - Le Chablais, 25 mars 2016

Délibérations des communes et groupements de communes

- Assemblée Régionale de Coopération du Genevois du 25 février 2016
- Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais du 3 mars 2016
- Communauté de Communes du Bas Chablais du 18 février 2016
- Communauté de Communes du Pays d'Evian du 14 mars 2016

- Conseil municipal d'Annemasse du 18 février 2016
- Conseil Municipal d'Anthy-sur-Léman du 24 février 2016
- Conseil municipal de Ballaison du 23 février 2016
- Conseil municipal de Bonnevaux du 18 mars 2016
- Conseil municipal de Bons-en-Chablais du 15 février 2016
- Conseil municipal de Brenthonne du 23 février 2016
- Conseil municipal de Chens sur Léman du 8 mars 2016
- Conseil municipal de Douvaine du 14 mars 2016
- Conseil municipal d'Etrembières du 14 mars 2016
- Conseil municipal d'Excenevex du 22 février 2016
- Conseil municipal de Fessy du 8 février 2016
- Conseil municipal de Loisin du 15 mars 2016
- Conseil municipal de Lully du 10 février 2016
- Conseil municipal de Margencel du 25 février 2016
- Conseil municipal de Massongy du 9 février 2016
- Conseil municipal de Messery du 11 février 2016
- Conseil municipal de Nernier du 8 mars 2016
- Conseil municipal de Neuvecelle du 24 mars 2016
- Conseils municipaux de Perrignier du 7 mars 2016 et du 4 avril 2016
- Conseil municipal de Publier du 22 février 2016
- Conseil municipal de Sciez du 31 mars 2016
- Conseil municipal de Thonon-les-Bains du 24 février 2016
- Conseil municipal de Vacheresse du 11 avril 2016
- Conseil municipal de Veigy-Foncenex du 12 février 2016
- Conseil municipal d'Yvoire du 1er mars 2016

Contributions d'acteurs mises en ligne sur le site internet du maître d'ouvrage

- FRAPNA Haute-Savoie en date du 16 février 2016
- Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est en date du 8 mars 2016
- Mieux Vivre à Mesinges en date du 9 mars 2016
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Savoie en date du 11 mars 2016
- Groupement des Industriels du Chablais en date du 11 mars 2016
- Mouvement des Citoyens du pays d'Evian pour un territoire solidaire et durable en date du 14 mars 2016
- Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc en date du 15 mars 2016
- Réseau Air 74 et du Grenelle des Transports et de la Qualité de l'Air en date du 16 mars 2016
- Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement et les Transports en date du 16 mars 2016
- Mairie d'Anthy-sur-Léman en date du 17 mars 2016
- Europe Ecologie Les Verts Région Savoie en date du 17 mars 2016
- Fédération Départementale des Chasseurs de la Haute-Savoie en date du 17 mars 2016
- Confédération Paysanne de Haute-Savoie en date du 17 mars 2016
- Association Les Daillis d'Anthy-sur-Léman en date du 18 mars 2016



**Bilan
de la
concertation
du 18 janvier au 18 mars 2016**

www.machilly-thonon.fr

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes
Service Mobilité Aménagement Paysages
69453 Lyon Cedex 06
Tél : 33 (04) 26 28 60 00

