



PREFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

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

Service Mobilité Aménagement Paysages

Lyon, le 13 juin 2016

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

Liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains

Compte-rendu de la réunion publique du 10 mars 2016
à Anthy-sur-Léman

LIEU : Espace du lac à Anthy-sur-Léman

PARTICIPANTS EN TRIBUNE :

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

La réunion s'est tenue devant 220 personnes durant 3 heures à partir de 18h45.

Introduction

Introduction par M. Jean-Louis BAUR, maire d'Anthy-sur-Léman

Monsieur le maire remercie les intervenants et salue une salle comble. Il propose un tour virtuel de sa commune en donnant ses caractéristiques : 372m d'altitude, 462 hectares, 3.6km de plages au bord du lac Léman. Anthy-sur-Léman accorde une très grande importance à sa ressource en eau car elle en a bénéficié de tout temps. La commune a beaucoup investi tant dans la recherche concernant sa nappe phréatique que dans la construction de réservoirs, et plus récemment dans la rénovation de son réseau. On a recensé pas moins de 20 fontaines publiques ou privées ainsi que 3 lavoirs alimentés par cette source située au Bois d'Anthy-sur-Léman, où il y a un captage d'eau depuis 1936. C'est une eau d'excellente qualité. C'est un patrimoine qui doit être conservé. Il peut subvenir aux besoins en eau de dizaines de milliers d'habitants. Le périmètre de la source est protégé mais les travaux de l'autoroute risquent de l'impacter. Il demande aux services de l'État d'être aussi vigilants que pour le contournement de Thonon-les-Bains en préservant les ressources en eau.

Introduction par M. LECLERC, préfet de Haute-Savoie

Le préfet remercie les élus et les parlementaires ainsi que l'ensemble des participants à la réunion pour leur présence et leur participation à cet exercice démocratique. Il explique qu'il agit en tant que représentant de l'État et en garant des procédures et en tant que maître d'ouvrage délégué pour le compte de la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, en partenariat avec le Conseil départemental. Il veille à ce que le projet contribue au dynamisme économique du territoire, à la préservation du cadre agricole et naturel et à l'amélioration du cadre de vie. Cette concertation doit permettre de recueillir les avis et les attentes de tous pour enrichir le projet. Il demande aux participants de ne pas siffler ni d'applaudir les interventions durant cette réunion, sous peine d'arrêt immédiat de la réunion. Il veut une expression libre de chacun et rappelle son devoir de donner toute l'information disponible pour prouver que cet équipement est bien conçu. La forte affluence renforce sa volonté d'être clair, transparent et volontariste.

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

Il précise enfin que les travaux sont loin de débuter. Il y a encore une certaine marge d'imprécision et l'on donne aujourd'hui seulement les grandes caractéristiques du projet.

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

Il souligne le grand nombre de participants à cette réunion publique. La réalisation de ce projet de désenclavement du territoire est un engagement politique du Conseil départemental de Haute-Savoie. Le désenclavement du Chablais est un dossier très important pour le Conseil départemental qui a un fort impact pour l'avenir de la nature, du milieu agricole et de l'économie locale. Le Conseil départemental s'est battu, aux côtés du préfet pour réinscrire à l'ordre du jour ce projet auprès de différents ministres.

L'engagement du Département est aussi financier, pour être au côté de l'État lors de la réalisation des études mais aussi lorsque l'assemblée départementale a voté à l'unanimité le versement éventuel d'une subvention d'équilibre au concessionnaire. Le Département accompagnera les communes dans les traver-

sées de bourgs dans le périmètre du projet et continuera ses partenariats avec les milieux environnementaux et agricoles.

La politique du Département est ouverte sur le routier en même temps que le développement des bus et du transport ferroviaire. Cela s'inscrit dans un schéma multimodal. Le Conseil départemental a été le premier à investir dans le CEVA et a fortement accompagné le développement de la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman. Il rappelle que c'est le Département qui était le maître d'ouvrage du contournement de Thonon-les-Bains et qu'il a accompagné les communes dans leur gestion des ressources en eau.

Introduction par Isabelle BARTHE, garante de la concertation

La forte participation est encourageante pour la concertation. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie par la commune d'Anthy-sur-Léman en faisant droit de ses inquiétudes sur les éventuelles conséquences du projet sur son captage d'eau potable. La CNDP a décidé, compte tenu du caractère localisé du projet et de son antériorité puisqu'il y a eu une déclaration d'utilité publique en 2006 dont les caractéristiques essentielles sont reprises par le présent projet, d'organiser non pas un débat public mais de recommander au maître d'ouvrage une concertation sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP. La CNDP est une Autorité Administrative Indépendante qui permet au public d'intervenir dans les projets. Il est important de donner du temps aux échanges, qui doivent être de qualité. Cette concertation n'est ni un référendum, ni un sondage. Chacun a le droit de formuler des questionnements, des avis ou des solutions alternatives.

La Commission Nationale du Débat Public veille à la qualité et à la transparence de l'information, et à ce que s'expriment tous les questionnements. Le rôle du garant est d'assurer la transparence, l'indépendance et le respect de l'argumentation. Le présent débat nourrit la réflexion du maître d'ouvrage et lui permet de prendre sa décision en connaissance de cause. La concertation est à différencier de l'enquête publique qui aura lieu à un stade plus avancé du projet. Elle rappelle que son rôle n'est pas de juger le projet mais de garantir la qualité de la concertation ainsi que la transparence des débats. Toute personne, quel que soit son statut ou ses idées, peut s'exprimer

.Présentation du projet par la DREAL

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

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

- BHNS d'Annemasse ;
- THNS sur la RD 1005 entre Thonon-les-Bains et Genève ;
- Tramway d'Annemasse ;
- Léman Express (CEVA) ;

Déviations de Saint-Gingolph. Le projet est une liaison à 2x2 voies sur **16.5 kilomètres** entre Machilly et Thonon-les-Bains. La date de mise en service est prévue à l'horizon 2023. En 2014, le coût de ce projet a été estimé à 200 millions d'euros.

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

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

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

Les propositions d'évitement seront annexées au dossier définitif. Il y a un point de difficulté dans la bande d'étude : la traversée par l'équipement du périmètre rapproché du captage d'eau d'Anthy-sur-Léman. Le projet routier n'affecte pas l'aquifère. La DREAL fera réaliser des études supplémentaires afin de le vérifier. De nombreuses études ont été menées sur les eaux d'Anthy-sur-Léman. La commune d'Anthy-sur-Léman a fait appel à un cabinet d'experts et la DREAL a demandé à l'Agence Régionale de Santé (ARS) d'expertiser les études réalisées. Des mesures spécifiques vont être imposées au concessionnaire pour protéger l'aquifère. Un coordonnateur environnemental sera imposé au concessionnaire.

Dans le cadre de la route express, les trois quarts des terrains étudiés sont des terrains agricoles. Il faut être vigilant quant à la consommation d'espaces agricoles qui sont rares. Il faut limiter l'urbanisation. On constate la proximité de hameaux et de quartiers nouveaux dans la bande d'étude, notamment à Perrignier et à Allinges. Des murs anti-bruit et des talus seront construits pour atténuer les nuisances sonores.

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

Le projet prévoit un dispositif de **péage central au diffuseur de Perrignier** pour n'arrêter les usagers qu'une seule fois tout en offrant un tarif proportionnel au trajet parcouru. Deux options de localisation sont possibles : à l'est ou à l'ouest de la RD25. Chacune des variantes présente des avantages et des inconvénients. La variante est serait moins consommatrice d'espace mais implique un plus grand nombre de caisses de péage. L'impact sonore et visuel est plus important et cette variante affecte un ruisseau ainsi que la zone humide de la Tuilerie. La variante ouest n'a pas ces défauts mais consomme plus de foncier et impacte le projet de fret ferroviaire voisin. Les caractéristiques du péage et son montant seront fixés par le concessionnaire dans son offre. Le montant de la subvention d'équilibre effectivement versée dépendra de l'offre du concessionnaire qui pourra également proposer des formules d'abonnement.

Avec cette autoroute, les temps de trajet seront considérablement réduits. Aux heures de pointe du matin, les usagers gagnent 18 minutes sur le trajet Évian-les-Bains – Annemasse. Pour un trajet quotidien aller-retour, cela correspond à 5 jours gagnés par an.

Le projet va permettre de créer des zones 30 dans les bourgs traversés, et pourront voir interdire la circulation des poids lourds en transit. Cela se traduira par des gains de temps. Les communes riveraines du projet

vont voir la circulation routière plus apaisée et plus sûre. Les temps de parcours seront non seulement réduits mais aussi fiabilisés.

On se rend compte aujourd'hui que brancher Genève à Annemasse va donner une pulsation de trains dans le Chablais et la Vallée de l'Arve. Le Léman Express permettra un désenclavement ferroviaire de ces territoires. A cela s'ajoute le développement du transport lacustre. Le Département s'est ainsi engagé à hauteur de 100 millions d'euros dans le ferroviaire : 65 millions dans le Léman Express, 35 millions dans la vallée de l'Arve, sans compter le développement des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est prévue en 2017-2018. L'appel d'offres de concession serait lancé courant 2019, pour un début des travaux dès 2022 et une mise en service fin 2023.

Le préfet indique avoir été saisi d'une demande de présentation de l'étude réalisée sur le périmètre du captage d'Anthy-sur-Léman et donne la parole à M. GRANGE.

Présentation par Stéphane GRANGE, bureau d'études BURGEAP

Stéphane GRANGE, hydrogéologue du bureau d'études BURGEAP mandaté par la commune, présente l'étude de l'aquifère menée entre 2011 et 2014.

C'est une unique source qui alimente la commune. Son captage est au Bois d'Anthy, juste au sud de la voie ferrée. C'est un petit captage qui récupère non pas une source de versant mais le trop-plein d'une nappe phréatique. Il existe par ailleurs une interconnexion de secours avec Thonon-les-Bains.

Il y a eu une première alerte sur ce captage en 2003 lors des travaux du contournement de Thonon-les-Bains. Un forage de reconnaissance à 20 mètres de profondeur au niveau du pont SCNF avait fait jaillir l'eau et réduit la pression de toute la nappe, tarissant ainsi la source pendant quelques jours. L'étude réalisée s'intéresse aux vulnérabilités du captage face aux activités humaines et aux modalités d'exploitation de la source. Il y a un risque de pression insuffisante les années où il y aurait un déficit de pluviométrie.

L'aquifère s'avère plus important qu'estimé auparavant et s'étendrait au sud bien au-delà du périmètre de protection du captage. Il est possible d'installer des dispositifs de pompage conséquents car il y a un potentiel aquifère bien supérieur au seul débit actuel de la source. Cet aquifère revêt un intérêt stratégique car il permettrait à Anthy-sur-Léman d'approvisionner Thonon-les-Bains en eau si besoin.

Il y a des points de vigilance concernant l'aquifère : le captage du Bois d'Anthy bénéficie d'un périmètre de protection depuis une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 1986. Il y a des zones de plus forte vulnérabilité de l'aquifère du fait de l'absence d'une couverture morainique continue. Cela induit des risques sur la qualité des eaux souterraines qui peuvent alors être polluées, notamment par la pollution diffuse issue de la circulation automobile. La vigilance porte donc surtout sur l'aspect qualité de l'eau plus que sur sa quantité. M. GRANGE présente une coupe géologique à proximité du captage d'Anthy-sur-Léman suivant le tracé envisagé pour le projet autoroutier. Il détaille les couches rencontrées. Même si le tracé n'atteint pas la nappe phréatique, il peut toucher le sommet des graviers aquifères, ce qui représente un danger sur la qualité de l'eau.

Echanges avec la salle

Question 1

M. Jean-Louis SAPPEY, conseiller municipal d'Anthy-sur-Léman, demande pourquoi l'autoroute se raccorde au contournement de Thonon-les-Bains au niveau des sources d'Anthy-sur-Léman et pas 300 mètres plus loin, côté lac où existe une 2x2 voies. Le raccordement pourrait se faire à la sortie ouest du contournement de Thonon-les-Bains, au niveau du garage Jacquet. Il indique que dans le projet actuel la couverture de la nappe d'eau existante sera par endroit totalement supprimée, notamment au droit du passage inférieur et de la création d'un bac de rétention. Il rappelle qu'en 2003, les travaux préparatoires du contournement avaient fait jaillir l'eau et avaient tari la source pendant une semaine. Il demande, si cela se reproduit, quelle sera la solution fiable et gratuite envisagée. Enfin, il demande au préfet s'il s'engage à fournir à Anthy-sur-Léman une eau de même qualité et en quantité suffisante si la source venait à être polluée pendant les travaux et surtout l'exploitation de l'autoroute.

La DREAL répond qu'un raccordement du projet à l'extrémité ouest du contournement n'a pas été examiné jusqu'ici. Cela ferait dévier très rapidement le tracé après le marais de Margencel pour éviter de traverser le périmètre de protection rapprochée. Au-delà de la faisabilité d'une tel tracé dans un secteur bâti, cette solution remettrait en cause de façon significative les caractéristiques et la fonctionnalité du projet. Cela nécessiterait notamment de doubler le contournement de Thonon-les-Bains dans sa partie Ouest.

Le préfet ajoute que le tracé d'une autoroute est forcément un arbitrage entre l'habitat, l'environnement, les zones naturelles sensibles comme l'aquifère d'Anthy-sur-Léman et les terres agricoles. L'efficacité écologique d'une autoroute, c'est aussi la rectitude de son tracé. Il indique que la question centrale est d'apporter des réponses techniques à une autoroute traversant un aquifère, pour garantir absolument la ressource en eau, tout en visant l'efficacité écologique. Il rappelle les premiers éléments donnés dans la présentation sur l'étanchéité de l'ouvrage et donne la parole à M. Nicoud.

M. NICOUD, hydrogéologue agréé désigné par l'Agence Régionale de Santé, déclare être en accord avec M. Grange sur une grande partie de ses conclusions sur la géologie du secteur. Il relève que l'on dispose de beaucoup de sondages mais que tous les sondages réalisés ont été des forages destructifs. Cette méthode laisse des incertitudes sur les caractéristiques exactes du sol et de l'aquifère. Les avis des experts peuvent donc diverger. Il présente son analyse de la coupe géologique des terrains rencontrés au droit du projet. Les remblais créés pour l'autoroute seront protecteurs de l'eau car ils seront composés principalement d'argile prélevé en amont et dans la forêt de Planbois qui est un ancien lac. Des forages carottés vont être réalisés pour plus de précisions dans les études. Ces forages de 30m et 40m, décidés après une réunion de terrain avec la commune et la DREAL, permettront de lever les doutes à un certain nombre d'endroits et de vérifier la composition et l'étanchéité des sols, en particulier dans les graviers des Eply et au niveau du passage inférieur souligné par le premier intervenant. Cela permettra de savoir jusqu'où il est possible de creuser sans atteindre l'aquifère.

Question 2

M. Jean-Christophe BERNAZ, président de l'association Oui au désenclavement du Chablais, remercie l'organisation d'une telle concertation et félicite les intervenants, notamment ceux de la DREAL. Il dénonce le rapport Duron qui reportait le désenclavement du Chablais à un horizon 2050. Il dénonce également le rapport Bussereau et cite les paroles du juge dans le cadre de la procédure engagée contre l'Etat par l'associa-

tion, déclarant nuls et nonavenus ces écrits. Il demande si les 1000 signatures obtenues sur la pétition publiée sur change.org en faveur du projet seront intégrées à la concertation. Il remet le drapeau du Chablais au préfet et au président du Conseil départemental pour les remercier de leur engagement.

Le préfet remercie M. Bernaz d'avoir mis de l'humour dans la réunion publique. Il répond qu'il est exact qu'un ministre a dit que le projet autoroutier ne pouvait pas se faire en crédits budgétaires. Il précise que la France subit depuis 1976 un déficit budgétaire. Cette année, ce sont près de 100 milliards de déficit des administrations publiques qui s'ajoutent aux 2000 milliards de dette du pays. Le préfet de département, le préfet de Région, le président du Conseil départemental et d'autres ont considéré que le rapport Duron avait été fondé sur des hypothèses dépassées. Le modèle de cette autoroute est l'A14 : il s'agit de relier une zone résidentielle et commerciale puissante à une zone économique et industrielle puissante. On met aujourd'hui un temps inadmissible à se déplacer en Haute-Savoie. Il explique avoir eu honte du réseau routier quand il a accompagné un premier ministre jusqu'à Thonon-les-Bains. Il indique que la pétition en ligne compte tout à fait dans la concertation et rappelle les outils mis à disposition pour permettre à chacun de s'exprimer.

Le président du Conseil départemental ajoute qu'il a fallu faire assaut de persuasion pour convaincre de la nécessité de cet ouvrage. C'est le Département qui a ré-ouvert cette voie. Cette posture a été prise à l'unanimité du Conseil départemental qui s'est engagé financièrement. 85 millions d'euros ont été investis dans le contournement de Thonon-les-Bains, 65 millions l'ont été dans le CEVA. D'importants investissements ont été aussi faits dans le schéma de transport multimodal du département. Les élus ont été courageux, unanimes et responsables car ce dossier est un vrai défi.

Question 3

M. Martial SADDIER, député et vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, indique qu'il est présent à cette réunion en tant que vice-président de la Région. Il porte ainsi la voix du nouveau président de la Région, Laurent Wauquiez, qui souhaite la présence de la Région à chaque réunion de concertation sur le projet de liaison routière. Il informe que, depuis janvier 2016, l'aménagement du territoire, le développement économique, le tourisme et l'agriculture sont des compétences de la Région. Il souhaite que ces compétences soient partagées avec les EPCI et le Département. Il affirme que les électeurs ont tranché en faveur de ce projet d'autoroute en élisant la liste de Laurent Wauquiez qui soutient le projet à la tête de la Région. La Région s'engage à appuyer le projet dans toutes les compétences que la loi NOTRe accorde aux Régions. Il souhaite que ce projet puisse réussir et lui apporte son soutien. Il ajoute qu'il a déjà produit un certain nombre de rapports parlementaires et que ceux-ci n'ont jamais force de loi. Ils servent à alimenter un débat.

Question 4

M. Alain GAYRAUD déclare son soutien aux élus anthychois. Il cite un article de presse datant du 17 septembre 1936 où il est déjà question d'une autoroute reliant Evian à Lyon avec percement du tunnel de l'Épine. Il estime le coût du projet de l'époque à 57 millions d'euros. Il affirme que le problème de la France est qu'elle a toujours du retard sur ses voisins, les Italiens et les Allemands. Il propose que l'autoroute soit nommée « A-nous ». Il propose aussi d'étudier la possibilité de capter l'électricité statique émise par le frottement des pneus sur la route afin de rémunérer les automobilistes pour leur production d'énergie.

Question 5

M. Jérôme CALDI, habitant d'Anthy-sur-Léman, demande pourquoi garder la bande d'étude de 300 mètres de la précédente DUP à proximité d'Anthy-sur-Léman alors que des études de l'aquifère ont déjà été réalisées par la commune. Il remarque un fort débit, une grande vulnérabilité et une grande complexité de cet aquifère. Il dit que la topographie est très défavorable à l'autoroute. Il pose ainsi la question de la continuité de l'Etat entre la DUP de 1986 qui interdit les déblais dans le périmètre de protection du captage et la nouvelle DUP relative au projet. Il ajoute que même si l'autoroute est simplement posée sur le sol, les aléas géologiques seront traités par purges, forages ou utilisation de la chaux, avec un grand risque de pollution.

Le préfet rappelle un point de méthodologie : à ce stade du projet, il n'y a qu'une bande d'étude. Elle est volontairement imprécise et ne constitue pas un tracé. A la suite de l'enquête publique, un fuseau sera défini. Enfin, c'est le concessionnaire qui arrêtera le tracé précis.

La DREAL explique que le choix a été fait de réduire la largeur de la bande d'étude au droit du hameau de Mésinges afin de montrer la contrainte qui existe à cet endroit. Il serait possible de réduire cette bande d'étude au niveau du raccordement au contournement de Thonon-les-Bains au regard des contraintes techniques, mais dans le même temps, lors des échanges avec la commune, il a été demandé si le tracé ne pourrait pas être décalé vers le sud. Sur ce dernier point, le problème de traversée du périmètre rapproché du captage serait le même et les courbes de niveau contraignent fortement le tracé. Au final, il n'est pas souhaitable de restreindre à ce stade le choix. C'est le concessionnaire qui arrêtera le tracé final. L'arrêté de 1986 interdit le passage en déblai dans le périmètre. Or, les contraintes du raccordement sur le contournement de Thonon-les-Bains ne permettent d'avoir un tracé uniquement en remblai. On ne peut s'affranchir de déblais, même en décalant le tracé vers le sud. Le concessionnaire devra réaliser une enquête publique afin de modifier l'arrêté préfectoral de 1986.

Dans un état de droit, ce qui est obtenu après enquête publique peut être modifié mais nécessairement après une autre enquête publique.

Avant de venir à cette enquête publique, les investigations complémentaires prescrites par l'hydrogéologue agréé désigné par l'Agence Régionale de Santé seront réalisées par la DREAL pour s'assurer qu'il n'y a pas de passage en déblais qui atteigne la nappe.

Le préfet rappelle que la règle de droit est le parallélisme des formes juridiques. Il ajoute que, dans ce projet, il y a deux phases importantes : la construction et la gestion. A chaque fois, des garanties seront données et la prudence sera de mise. L'ouvrage ne doit pas se faire au détriment des ressources en eau.

Question 6

M. Christian AEBISCHER, habitant de Massongy et maire-adjoint d'Annemasse, signale qu'il y a un manque de qualité environnementale à Massongy car la route nationale coupe le village en deux. Il y a un bruit et une pollution énormes, insupportables. Il a pris le bus pendant 25 ans et il constate que ce n'est pas satisfaisant car les bus sont tributaires du trafic des routes sur lesquelles ils circulent. En tant que maire-adjoint d'Annemasse, il réclame que la liaison entre l'A40 et Chasseurs se fasse au plus vite et, si possible, en même temps que l'autoroute du Chablais.

Le président du CD74 se dit heureux que les élus annemassiens se positionnent en faveur du contournement d'Annemasse. Le Département est ouvert à la discussion sur ce sujet mais il faut entendre que rien ne

se fera sans co-financement. La liaison A40-Chasseurs est étudiée depuis longtemps. C'est un itinéraire départemental et le Département prendra ses responsabilités. Par ailleurs, il y a un partenariat à créer avec les communes sur l'amélioration des traversées de villages et de villes. Il est d'accord pour dire que la création de bus en site propre ne va pas assez vite même si le Département est déjà présent dans le financement de plusieurs projets.

Le préfet répète que le désenclavement du Chablais est multimodal : les investissements se font dans le ferroviaire, le BHNS, le TNHS et le transport lacustre. C'est un schéma inédit. Le non-raccordement de ce projet d'autoroute à l'A40 est voulu : c'est la garantie d'avoir beaucoup de candidats pour la concession. C'est un message aux autoroutiers : l'axe Thonon-Machilly est à prendre séparément et ne revient pas automatiquement au concessionnaire de l'A40. Cette autoroute est payée par les usagers. Il est confiant dans la réussite du projet car il prend exemple sur la Liane qui a été construite de la même manière. Pour un coût de 860 millions d'euros, le concessionnaire a financé, construit et entretenu l'ouvrage, avec une subvention d'équilibre éventuelle du Département qui n'a jamais été appelée.

Question 7

M. Nicolas CHATEL, habitant de Cervens, chef d'entreprise à Thonon-les-Bains, souligne qu'il y a une équation à deux inconnues et que le prix du péage va dépendre de la subvention d'équilibre. Il demande si l'on a déjà fixé la fourchette de péage au-delà de laquelle il faudra « aider l'utilisateur » par la subvention d'équilibre et s'il ne vaudrait pas mieux décider d'ores et déjà du montant de l'apport financier du Département. Il demande également s'il est nécessaire d'arrêter les véhicules au péage, vu les progrès techniques actuels qui permettent de tracer les automobiles sans les arrêter.

Le président du CD74 répond qu'il s'est engagé sur le principe d'une autoroute de très bonne qualité. Des relations sont entretenues avec des associations environnementales. L'ouvrage doit être de qualité et tenir compte des contributions de la concertation. La subvention d'équilibre est une dotation unique pour boucler le budget si le péage ne suffit pas. Le résultat sera donné par l'appel d'offres et la concurrence. La Liane a un péage cher mais il y a 25 000vh/j et un « business plan » à l'équilibre pour le concessionnaire sans appel de la subvention.

La DREAL précise que les termes de l'équation sont le coût de la construction et le péage. La subvention d'équilibre éventuelle est la variable d'ajustement. Il faut pousser les candidats à la concession à proposer moins cher que le concurrent.

Le préfet résume : c'est l'utilisateur qui finance cette autoroute. Le contribuable en est l'assureur. Concernant l'arrêt des usagers au péage, il faudra étudier les solutions techniques au moment de la DUP, on modernisera le cas échéant.

Question 8

M. Christophe DEPRAZ, habitant d'Anthy-sur-Léman, rappelle qu'un suivi hydrogéologique était imposé au constructeur avant, pendant et après la construction de la Liane, sous contrôle des communes concernées. Il demande si cela sera le cas ici et si cela sera inscrit dans le cahier des charges du concessionnaire.

La DREAL répond par l'affirmative. Cette clause sera reprise dans le cahier des charges. Les cahiers des charges des sociétés d'autoroute sont contrôlés avec sanction financière en cas de manquement.*

Question 9

Mme Françoise MEYNET, habitante de Thonon-les-Bains, ne croit pas qu'une autoroute puisse être écologique. Elle doute que le Chablais soit si enclavé que cela et considère que le fond du Chablais, Evian - Saint Gingolph, est dans un état d'enclavement bien plus critique. Cela n'a pas l'air de gêner les élus qui n'ont pas fait grand-chose pour que le CEVA soit un peu plus rapidement mis en place. Le CEVA aurait dû être présent dès 2008. La protection du captage d'eau va forcément faire augmenter les coûts qui sont déjà exorbitants. Elle regrette l'absence du concessionnaire à la table de la concertation car c'est de lui que va dépendre le montant de la subvention d'équilibre, le tarif de péage, de la protection des eaux et du prix estimé des terrains. Elle souhaite savoir quelle surface de terres agricoles sera gâchée pour cet ouvrage. Elle ajoute que, d'après le Code de l'Environnement, c'est l'État qui doit financer les projets neufs.

Le préfet répond que la préservation des terres agricoles est un enjeu majeur. En effet, des terres agricoles sont consommées par les autoroutes. Un pilotage fort de la part des services de l'État, sous son autorité, a permis entre 2012 et 2016 d'augmenter le nombre de permis de construire et la population tout en perdant de moins en moins de terres agricoles. Il s'engage à réaliser ce projet en limitant la consommation de terres agricoles. Afin de limiter autant que possible la consommation de terres agricoles par l'autoroute, il faudra travailler avec les intercommunalités pour réviser le SCoT. Le syndicat intercommunal en charge de la révision du SCoT, les organisations écologistes et les agriculteurs travailleront avec l'État dans un groupe de travail commun. Le Chablais est bien trop enclavé. Un ouvrage n'est pas seulement écologique en soi, il l'est aussi dans son impact. Il ne faut évidemment pas détruire le Chablais. L'État, la SNCF et le CD74 ont largement financé le CEVA. On est encore au début d'une longue marche et on ne connaît pas encore toutes les clauses qui seront imposées au concessionnaire qui sera désigné dans quelques années. Il précise qu'il y a d'excellents autoroutiers en France.

Le président du CD74 exprime sa fierté d'avoir largement financé le CEVA alors même qu'il ne relevait pas de la compétence du Département. Il est de bon ton de critiquer les élus, mais c'est injustifié ici.

La DREAL ajoute que le Code de l'Environnement n'impose pas à l'État de financer seul les projets neufs.

Question 10

M. Jean HENNARD, habitant de Margencel, demande comment sera traité le problème des marais à proximité de l'autoroute entre Perrignier et Margencel.

La DREAL explique que les zones humides du Bas-Chablais sont identifiées. Le marais de Margencel sera évité. La route devra permettre une transparence hydraulique de l'infrastructure pour ne pas être un masque à l'alimentation des grands marais et des mares. Les mesures d'évitement-réduction-compensation définies par les études préalables à l'enquête publique feront l'objet d'une annexe au décret d'utilité publique et figureront dans le cahier des charges de l'appel d'offres de concession.

Question 11

M. Jérôme CALDI, qui est déjà intervenu (question 4), demande quelles seront les mesures d'accompagnement prévues pour les sorties d'autoroute, en partie pour la sortie d'Anthy-sur-Léman. L'autoroute va amener beaucoup de monde à ses extrémités dans des zones déjà saturées.

La DREAL explique que l'autoroute se connecte directement sur le contournement de Thonon-les-Bains, elle ne se termine pas à Anthy-sur-Léman. De plus, la liaison va entraîner une réduction considérable du trafic sur les routes parallèles. La réduction sera de l'ordre de 5 à 10% sur la RD1005, de 45 à 50% sur la RD903. Les études de trafic menées à ce jour ne montrent pas de saturation des giratoires d'extrémité du contournement de Thonon-les-Bains.

Question 12

Un participant, agriculteur à Brenthonne, signale que son exploitation se situe déjà entre des lignes haute-tension et la voie de chemin de fer. L'autoroute va s'ajouter à ces contraintes mais il n'y est pas défavorable. Il demande pourquoi le tracé de l'autoroute a été décalé par rapport aux projets précédents et indique qu'il avait mené des négociations et des échanges fonciers avec ATMB. Il s'étonne du temps qu'un tel projet prend pour se réaliser et demande pourquoi le tracé de l'ATMB a été « cassé ».

La DREAL répond qu'il n'y a pas de décalage par rapport au projet de 2006. C'est de toute façon le concessionnaire qui arrêtera le tracé. La bande d'étude est calquée sur le fuseau déclaré d'utilité publique en 2006. Elle est élargie dans cette zone pour prendre en compte les deux variantes de l'échangeur de Perrignier mais n'est pas décalée.

Elle ajoute qu'il y avait une autre DUP en 1995 pour le projet d'autoroute A400 qui a été abandonné. Le Conseil d'État avait annulé la DUP en 1997 et donc annulé le projet. Les négociations foncières qui avaient pu être engagées avec ATMB ont été arrêtées en 1997.

Le préfet complète en disant qu'un même travail de négociation sera fait par le futur concessionnaire. Il rappelle que l'on est dans un Etat de droit où le Conseil d'État est une cour souveraine. L'Etat de droit a un coût et c'est l'honneur de notre démocratie.

Question 13

Un participant, habitant Margencel, alerte sur le risque que les automobilistes ne prennent pas l'autoroute jusqu'au bout pour aller au lac Léman et sortent à Perrignier pour prendre la route des Bois (RD25). C'est un risque d'afflux de trafic important. Il demande donc ce qui est prévu pour éviter cela.

La DREAL répond que le tracé le plus immédiat pour aller au lac passe par le contournement de Thonon-les-Bains. Il devrait être privilégié par les usagers car plus rapide.

Question 14

Mme Elizabeth CHARMOT dénonce la concertation comme une simple réunion de validation du projet. Elle met en doute la sincérité de la concertation car le préfet porte autour du cou un drapeau du Chablais offert par le président de l'association « Oui au désenclavement du Chablais ». Elle insiste sur le fait qu'au vu du Code de l'Environnement, le Département est sorti de sa compétence dans ce projet car c'est l'Etat qui est compétent en matière de projets autoroutiers. Elle s'interroge aussi sur le coût du projet et les risques de dépassement du budget car le président du CD74 évoquait dans le bulletin départemental, il y a deux ans, un coût de 270 millions d'euros, supérieur au 200 millions annoncés actuellement.

Le préfet répond qu'il a porté ce drapeau par courtoisie et qu'il doit répondre à toute contribution, à tout citoyen qui intervient. L'association « Oui au désenclavement du Chablais » n'est pas complaisante avec le préfet. Il s'agit bien de réunions de concertations où même ceux qui sont en désaccord peuvent s'exprimer sans crainte.

La DREAL précise que les projets autoroutiers ne dépendent pas seulement du Code de l'Environnement mais aussi du Code Général des Collectivités Territoriales qui autorise les collectivités à participer au financement d'une autoroute. Cela se fait dans tous les Contrats de Plan Etat-Région. Il ne faut pas confondre être maître d'ouvrage et être co-financeur.

Le président du CD74 affirme que le budget du projet sera respecté, ce n'est pas un problème. 200 millions d'euros hors taxe, actualisé en 2020, cela fait 240 millions.

Question 15

M. Georges CONSTANTIN, ancien élu, évoque l'annulation de la DUP en 1997. Il s'agit alors d'une autoroute internationale beaucoup trop chère et on ne savait pas où la faire passer après Thonon-les-Bains. La liaison dont on parle aujourd'hui est différente. Concernant le CEVA, l'essentiel des travaux importants se font en Suisse et les retards sont notamment liés à un grand nombre de recours effectués en Suisse contre ce projet. On annonce aujourd'hui la mise en service du CEVA pour 2019 au lieu de 2016-2017. La Suisse est aussi un Etat de droit, il faut le respecter.

Question 16

M. Jean-Louis SAPPEY, conseiller municipal d'Anthy-sur-Léman, qui est déjà intervenu (question 1), pose la question des risques liés au transit de matières dangereuses. Avec cet équipement, ce transit va se rapprocher du lac au niveau de Thonon-les-Bains puisqu'il utilise aujourd'hui la RD903. On rapproche ainsi des pollutions du lac. Il propose également un nom pour l'autoroute car il a entendu beaucoup de sigles cités : « Autoroute en Terrain de Mobilité Bienvenue ».

La DREAL rappelle que le risque d'accident est considérablement plus faible sur autoroute qu'ailleurs. Les risques de pollution aux matières dangereuses seront donc réduits.

Question 17

M. Michel Piantat, habitant d'Anthy-sur-Léman, rappelle que la DUP avait été annulée en 1997 sur la base du bilan coût-avantage. La future DUP sera aussi soumise à cette censure. Il demande si des assurances ont été prises face à ce risque.

Le préfet répond que, depuis 1997, la Haute-Savoie a pris entre 8 000 et 11 000 habitants supplémentaires par an. Au moins 2500 se sont installés dans le Chablais chaque année. Cela fait près de 50 000 Chablaisiens supplémentaires depuis 1997. Il n'y a que le pays de Gex qui a une telle croissance démographique en France. Le coût sera actualisé par rapport à 1997 et les avantages seront supérieurs. Cette route se fera car elle s'inscrit dans un schéma multimodal. Ce n'est pas encore gagné, c'est pour cela qu'il faut rester attentif à la consommation de terres agricoles et maintenir des alternatives multimodales. Le juge devra prendre en compte le coût de l'absence d'autoroute. Il s'estime être un préfet très écologiste car il a enclenché beau-

coup de recours pour excès de pouvoir et pour erreur manifeste d'appréciation contre de nombreux projets de construction littorale. Il considère dans le même temps que l'autoroute est indispensable et qu'il est raisonnable de s'engager à certaines conditions dans cet équipement avec de bonnes raisons de penser, s'il est fait attention, par exemple à la protection de l'aquifère d'Anthy-sur-Léman, que les avantages l'emporteront sur les coûts. Il ne peut pas donner par avance le résultat d'un éventuel contentieux mais il est certain qu'il y en aura. Le juge administratif examinera aussi la qualité et la transparence du débat.

Mme BARTHE, la garante, conclut cette réunion en remerciant l'ensemble des participants pour les prises de position nombreuses et variées. Elle rappelle que le projet est encore dans une phase très en amont et donc qu'il n'y a souvent pas de réponse technique précise aux questions posées. Pour autant, les questions, remarques, contestations sont légitimes et seront des éléments que le maître d'ouvrage devra utiliser pour affiner le projet et nourrir sa décision. Elle rappelle que toutes les questions ont la même valeur qu'elles soient exprimées en réunion publique, sur le site de la DREAL, par courrier, par carte T ou sur les registres. De même, la parole a la même valeur, que l'on soit élu, président d'association ou simple particulier, conformément au principe de l'équivalence de traitement.