

cndp Commission nationale
du **débat public**

RAPPORT DU GARANT

Projet de
liaison autoroutière concédée
entre
Machilly et Thonon-les-Bains

18 janvier au 18 mars 2016

Isabelle Barthe

Rapport du garant

Projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains

18 janvier au 18 mars 2016

.....

SOMMAIRE (Document actif)

Introduction	4
Décisions de référence	4
Propos liminaires.....	4
1. Le contexte du projet objet de la concertation.....	5
1.1 Le désenclavement du Chablais : un projet ancien qui a connu de nombreuses vicissitudes	6
1.2 Les objectifs du projet et ses principales caractéristiques.....	6
1.3 Les principaux enjeux identifiés dans le dossier de concertation	8
2. Organisation et modalités de la concertation	9
2.1 Une concertation qui s’inscrit dans un calendrier ambitieux.....	9
2.2 La préparation de la concertation	10
2.3 Le dispositif mis en oeuvre	11
2.4 Evaluation des moyens mis en œuvre.....	12
3. Déroulement et enseignements principaux de la concertation	13
3.1 Les réunions publiques.....	13
3.2 Les contributions écrites	13
3.3 Les principaux enseignements	14
Conclusion	17

INTRODUCTION

Décisions de référence

- 27 avril 2015: publication du dossier d'information du public pour le projet de liaison autoroutière Machilly Thonon-les-Bains (articles L121-8 et R121-2 du code de l'Environnement)
- 24 juin 2015 : saisine de la CNDP par la commune d'Anthy-sur-Léman
- 2 juillet 2015 : recommandation au maître d'ouvrage d'organiser une concertation sous l'égide d'un garant (décision de la CNDP n°2015/37/MTB/1)
- 2 septembre 2015 : désignation de Madame Isabelle Barthe, garante de la concertation recommandée (décision de la CNDP n°2015/37/MTB/2)

Propos liminaires

Le projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains est porté par l'Etat, ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer. La maîtrise d'ouvrage locale du projet est assurée par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, sous l'autorité du préfet de la Haute-Savoie. La DREAL conduit à ce titre les études et la concertation jusqu'à la DUP (déclaration d'utilité publique). Après l'obtention de la DUP, la mise en œuvre et l'exploitation du projet devraient être confiées, après appel d'offres, à un concessionnaire autoroutier.

Ce projet présente la particularité d'un étroit partenariat entre l'Etat et le Département de Haute-Savoie, lequel s'est engagé à prendre en charge une éventuelle subvention d'équilibre à concurrence de 100 millions d'euros (délibération du Conseil départemental du 27 janvier 2014). Le Département a également financé l'intégralité des études amont.

D'une enveloppe budgétaire estimée à 200 millions d'euros, le projet entre dans la catégorie visée par l'article L.121-8-II du code de l'environnement, selon lequel la saisine de la CNDP est laissée à l'appréciation du maître d'ouvrage. Ce dernier n'a pas souhaité saisir la CNDP mais a procédé à la publication réglementaire du projet le 27 avril 2015. La commune d'Anthy-sur-Léman, favorable au projet dans son principe, a néanmoins saisi la CNDP le 24 juin 2015, pour demander l'organisation d'un débat public, en raison des craintes exprimées par son conseil municipal sur « l'impact direct du projet sur les protections rapprochées et éloignées des captages des Bois d'Anthy, seule ressource alimentant en eau l'ensemble de la commune ».

Dans sa décision n°2015/37/MTB/1 du 2 juillet 2015, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, dans la mesure où le projet a un intérêt essentiellement local, le tracé étant par ailleurs identique à celui déclaré d'utilité publique en 2006.

Considérant néanmoins l'importance des impacts potentiels du projet sur l'environnement, elle a recommandé au maître d'ouvrage d'ouvrir une concertation sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP et a préconisé que « les enjeux environnementaux, notamment ceux relatifs aux protections de captage rapprochés et éloignés » fassent l'objet « d'un examen et d'une concertation approfondis ».

Par ailleurs, dans sa décision n°2015/37/MTB/2 du 2 septembre 2015, la CNDP a désigné Madame Isabelle Barthe, en qualité de personnalité indépendante, garante de la mise en œuvre de ladite concertation recommandée.

La concertation publique sur le projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains s'est déroulée du 18 janvier au 18 mars 2016.

Le présent rapport a pour objet de rendre compte du rôle du garant lors de la concertation sur le projet placé sous son égide et de sa perception de la qualité de cette concertation eu égard aux trois questions centrales suivantes :

- Le public a-t-il été suffisamment informé du projet, de ses enjeux, de ses caractéristiques et de ses impacts ?
- Le public a-t-il pu s'exprimer, poser des questions, obtenir des réponses satisfaisantes afin de pouvoir formuler des remarques, faire des suggestions et donner son avis sur ce projet.
- Au vu de la concertation et des thématiques soulevées lors des échanges entre le public et le maître d'ouvrage, quelles sont les préconisations sur les modalités d'information et de concertation ultérieurs.

1. LE CONTEXTE DU PROJET OBJET DE LA CONCERTATION



Plan de situation et schéma de desserte source dossier de concertation

1.1 Le désenclavement du Chablais : un projet ancien qui a connu de nombreuses vicissitudes

Le projet de désenclavement autoroutier du Chablais a émergé dans les années 1980. La DUP de 1995 autorisant la réalisation de l'A400 entre l'A40 et Thonon-les-Bains, a été annulée par le Conseil d'Etat en 1997. Depuis, un schéma de transport multimodal du Chablais a été approuvé par le ministre des transports en 1999. L'aménagement d'une route express à 2x2 voies entre le « carrefour des chasseurs » et Thonon-les-Bains, prévu dans le cadre de ce schéma, a été déclaré d'utilité publique en 2006.

En juin 2013, la commission Mobilité 21 n'a pas retenu le projet de liaison Machilly-Thonon-les-Bains en tant que priorité nationale. Ce projet a alors été classé en horizon lointain. Cependant, la section « carrefour des chasseurs » -Machilly a été réalisée et mise en service en 2014. Précédemment, le contournement de Thonon-les-Bains, déclaré d'utilité publique en 2004, avait été mis en service en 2008.

Dans ce contexte, et à la demande du Département de la Haute Savoie, l'Etat a accepté en 2014 le principe d'une autoroute concédée, pour ce tronçon de 16,5 kms. En contrepartie, le Département s'est engagé à prendre en charge « l'intégralité d'une subvention d'équilibre pour la réalisation d'une voie nouvelle autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains ».

Les études préalables ont alors été commandées en février 2014 par le ministère chargé des transports au préfet de la région Rhône-Alpes. Le dossier d'information du public a été publié par la DREAL Rhône-Alpes en avril 2015. Le projet est sensiblement identique à celui de 2006, la variante de tracé retenue en 2006 reste d'actualité. Il est néanmoins prévu que le dossier d'étude d'impact préparatoire à la DUP analyse les 4 variantes initiales, pour confirmer ou infirmer ce choix.

La modification essentielle réside dans la création d'un dispositif de péage, qui modifie l'équilibre financier du projet et son emprise foncière.

1.2 Les objectifs du projet et ses principales caractéristiques

➤ Les objectifs du projet

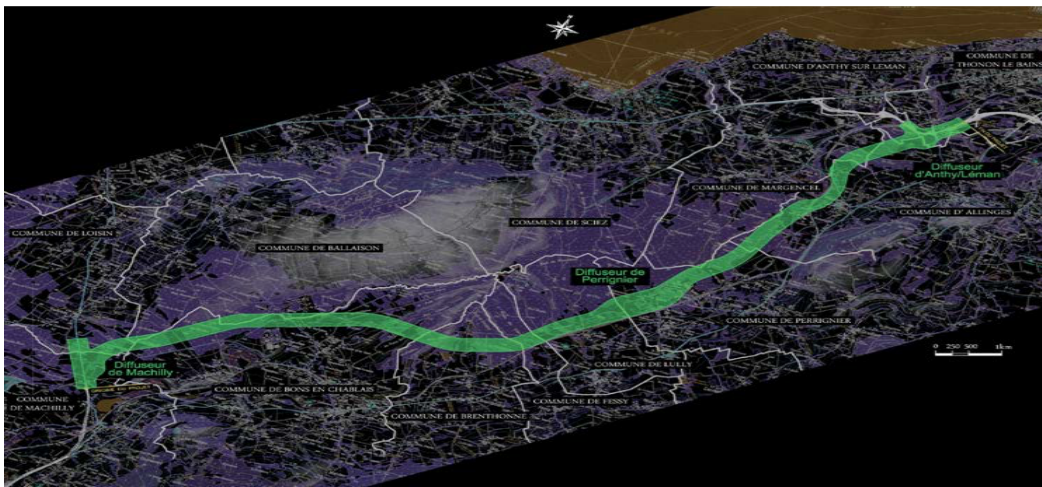
Dans un contexte de forte croissance démographique, avec un rythme de croissance deux fois supérieur à la moyenne régionale (sur la période 1960-2000), de dynamisme économique et d'importants trafics pendulaires avec le bassin d'emploi de l'agglomération genevoise, le territoire du Chablais, qui compte 130 000 habitants, souffre d'une situation de desserte contrainte. D'où la congestion régulière du trafic routier et une dégradation de la qualité de vie dans les centre-bourg.

Les objectifs affichés par le maître d'ouvrage se résument donc ainsi :

- Au niveau régional :
 - mieux relier le territoire du Chablais à l'agglomération d'Annemasse-Genève et à l'autoroute A40
 - diminuer et fiabiliser les temps de parcours : gain de temps moyen de 7 à 18 minutes, selon les trajets, aux heures de pointe du matin, à l'horizon 2023.
 - améliorer la sécurité des usagers : l'accidentologie est, selon l'analyse du maître d'ouvrage, anormalement élevée entre Bons en Chablais et Allinges, sur la RD 903.
- Au niveau local : désengorger le trafic sur les routes départementales et améliorer la qualité de vie, dans les centre-bourgs notamment, en déchargeant les routes départementales des trafics de transit et d'échange.

➤ **Les principales caractéristiques du projet**

D'une longueur estimative de 16,5 km ce projet d'autoroute concédée comporte trois échangeurs à hauteur de Machilly, Perrignier et Anthy sur Léman.



Carte de la bande d'étude : source dossier de concertation

La bande d'étude est en moyenne de 300m de large, avec un élargissement au niveau de la barrière de péage de Perrignier et un rétrécissement à hauteur de Margencel, pour éviter le site Natura 2000 des Grands Marais.

Le dispositif de péage étudié comporte deux variantes, mais dans les deux cas, une seule barrière de péage est envisagée, à mi-parcours, à la hauteur de Perrignier, de telle sorte que l'automobiliste ne s'arrête qu'une fois. Le système envisagé permet donc de payer soit la totalité du parcours, soit la moitié (Machilly/Perrignier ou inversement et Perrignier/Thonon ou inversement).

	<p>(diffuseur de type « lunette »)</p>	<p>Avantage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moindre consommation d'emprises foncières <p>Inconvénients :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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
	<p>(diffuseur de type « trompette »)</p>	<p>Avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suppression des bretelles présentes dans la variante Est - Réduction des impacts environnementaux de l'infrastructure <p>Inconvénient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plus grande consommation d'emprises foncières, principalement agricoles

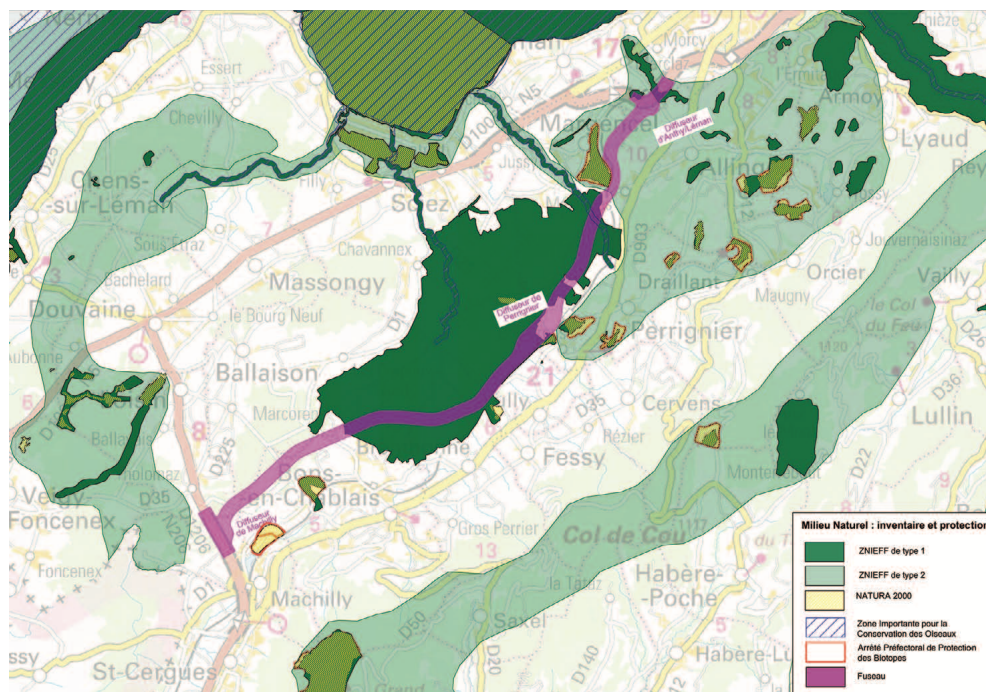
Schémas de principe des échangeurs : source bilan de la concertation

Les prévisions de trafic estimées par le maître d'ouvrage à l'horizon 2023 vont de 13 000 véhicules par jour (sur la section Perrignier- Thonon) à 22 000 véhicules par jour sur le total du parcours, en se basant sur un tarif de péage de 2€ TTC pour les véhicules légers et une vitesse limitée à 110km/h.

1.3 Les principaux enjeux identifiés dans le dossier de concertation

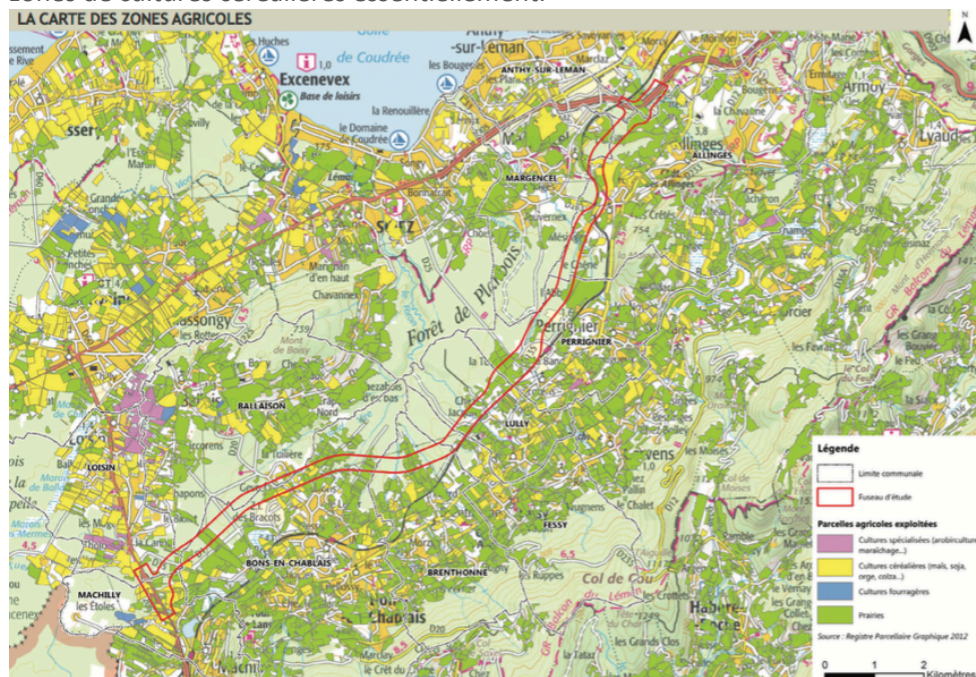
➤ Impacts du projet sur les milieux naturels et agricoles

Ainsi que le montre la carte des enjeux naturels ci dessous, la sensibilité des milieux concernés par la bande d'étude du projet, ou à son voisinage immédiat, est forte : 2 ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique) de type 1 et une ZNIEFF de type 2 sont ainsi présentes sur le tracé de la bande d'étude, ainsi qu'un site Ramsar (zone humide d'intérêt international), comportant en outre une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO). Les grands marais de Margencel, (réseau Natura 2000) sont évités par le projet.



carte des enjeux naturels : source dossier de concertation

Le dossier de concertation mettait également en évidence les impacts du projet sur les milieux agricoles : prairies et zones de cultures céréalières essentiellement.



source : dossier de concertation

➤ **La problématique spécifique des captages d'eau potable d'Anthy-sur-Léman**

Le schéma ci dessous fait apparaître la superposition de la bande d'étude du projet sur les périmètres de captage d'eau potable de la commune d'Anthy-sur-Léman.

LES PÉRIMÈTRES DU CAPTAGE



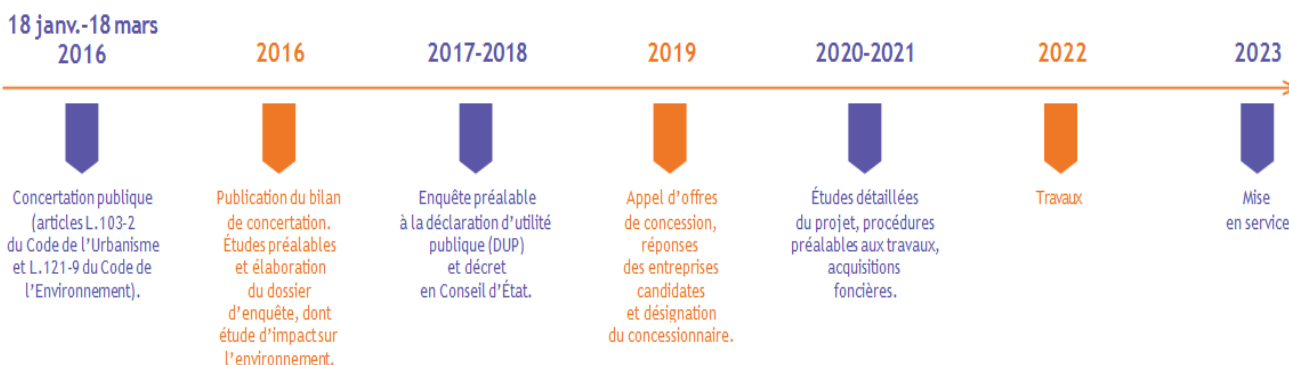
Source, dossier de concertation

Nous le verrons dans l'analyse des dispositifs de concertation, cette problématique a fait l'objet d'une présentation zoomée lors de la réunion publique d'Anthy-sur-Léman, avec la présentation des dispositions constructives envisagées et un débat d'experts sur la nature de l'aquifère et les études complémentaires à mener pour mieux en cerner les caractéristiques. Le dossier de concertation présentait également de manière détaillée le dispositif de protection envisagé, ainsi que la mention des études en cours, avec l'appui d'un hydrogéologue désigné par l'ARS (Agence Régionale de la Santé).

2. ORGANISATION ET MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1 Une concertation qui s'inscrit dans un calendrier ambitieux

L'objectif du maître d'ouvrage est de mettre en service l'autoroute courant 2023. La concertation, qui a duré 2 mois, s'inscrit dans ce calendrier ambitieux.



source : dossier de concertation

2.2 La préparation de la concertation

Les réunions préparatoires à la concertation ont été mises en place très rapidement après la désignation de la garante : rencontres avec la DREAL et les services du Département de la Haute-Savoie, rencontre du préfet de la Haute-Savoie ainsi que du président du Département, visites de terrain afin d'acquiescer une sensibilisation optimale aux enjeux du projet et de la concertation, enfin rencontre d'acteurs locaux.

Afin de définir le cadre de la concertation et de s'accorder sur ses objectifs et ses modalités, ainsi que sur les outils et le dispositif de communication, des réunions et échanges ont eu lieu régulièrement avec les services de l'Etat et du Département. J'ai également été invitée à participer à 2 réunions du comité de pilotage, sous l'égide du préfet.

Parallèlement à ce travail préparatoire, 2 visites de terrain ont eu lieu à Anthy-sur-Léman, pour rencontrer les élus et notamment la commission eau, et pour une visite des périmètres de captage d'eau potable, en présence de l'hydrogéologue du bureau BURGEAP, mandaté par la commune.

Enfin, compte tenu des enjeux spécifiques de ce projet, qui s'inscrit dans un territoire particulièrement sensible sur le plan environnemental, il m'est également apparu opportun de rencontrer, en amont de la concertation, des associations agréées pour la défense de l'environnement : la FRAPNA Haute-Savoie et le conservatoire départemental des espaces naturels, ASTERS.

Grâce à la qualité des relations de travail avec l'équipe de projet de la DREAL, ainsi qu'avec les services du Département de la Haute Savoie, cette période préparatoire a permis d'étoffer le dispositif de concertation initialement envisagé, dans les domaines suivants :

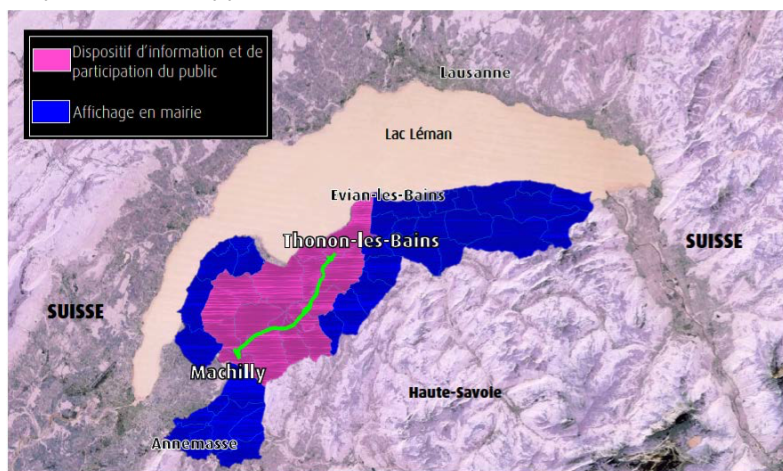
- **Un périmètre de concertation élargi** : compte tenu des enjeux du projet et de son antériorité, il semblait indispensable de diffuser largement l'information à tous les habitants du Chablais, et de les inciter à participer à la concertation en élargissant le périmètre à l'ensemble du territoire au lieu de se cantonner aux communes directement concernées par le projet.
- **Une plus grande place donnée à l'expression du public** : grâce par exemple à l'utilisation des cartes T ou encore à la possibilité donnée à certains acteurs de rendre leur point de vue visible sur la page du site internet de la DREAL dédiée à la concertation (voir partie 2.3 ci-après), la capacité offerte au public de réagir et de s'exprimer a été améliorée.
- **Des réunions nombreuses sur le territoire du projet et à ses extrémités** : bien que l'échelle du projet soit relativement restreinte au regard des standards de projets autoroutiers, la sensibilité des enjeux, les contraintes techniques du projet et son contexte financier nécessitaient un dispositif de concertation de proximité étoffé. La fréquentation élevée des 5 réunions publiques organisées (voir 2.4 ci-après) montre à l'évidence que ce dispositif resserré s'imposait.

2.3 Le dispositif mis en oeuvre

Ainsi donc, après échange entre l'équipe de maîtrise d'ouvrage et la garante, le dispositif de concertation suivant a été mis en oeuvre :

➤ **Des supports d'information variés avec une large diffusion :**

- **le dossier de concertation**, disponible sur le site internet de la DREAL et en version papier dans les mairies du périmètre « rapproché » de la concertation (en rose sur la carte ci-contre)



- **une documentation complémentaire conséquente, d'ailleurs toujours en ligne après la clôture de la concertation**, permettant, par exemple, de voir des simulations en 3D du dispositif de péage, sur le site internet de la DREAL
- **des panneaux d'exposition**, présentant notamment un zoom sur le dispositif de péage envisagé. Ces panneaux ont été présentés pendant toute la durée de la concertation dans les mairies d'Anthy-sur-Léman, Evian-les-Bains, Perrignier et Thonon-les-Bains et en exposition itinérante dans 13 autres mairies du périmètre rapproché de concertation, ainsi que dans un centre commercial fréquenté.
- **la diffusion d'une plaquette de présentation du projet avec carte T**, permettant de poser des questions, donner un avis ou émettre des observations sur le projet et sur la concertation, dans 34900 boîtes aux lettres et dans les mairies du périmètre rapproché de la concertation.

➤ **La possibilité offerte au public de donner son avis sous diverses formes :**

- **les registres de concertation** : mis à la disposition du public dans les 15 mairies du périmètre rapproché de la concertation
- **le formulaire d'expression sur le site internet de la DREAL** : permettant de télécharger les documents de concertation et de déposer des avis par l'intermédiaire d'un formulaire électronique
- **la possibilité d'écrire par voie postale ou par une adresse courriel dédiée à la DREAL**
- **la carte T** diffusée avec la plaquette d'information (voir ci-dessus)
- **les 5 réunions publiques** : à Thonon-les-Bains, le 11 février 2016, à Evian-les-Bains, le 18 février, à Perrignier le 3 mars, à Anthy-sur-Léman, le 10 mars et à Ville-La-Grand, dans l'agglomération d'Annemasse, le 17 mars.
- **Les contributions d'acteurs** : une disposition spécifique a complété cet ensemble, avec la possibilité offerte à certains acteurs de publier leur contribution sur le site internet de la DREAL. Sans aller jusqu'à la pratique des cahiers d'acteurs ou d'un forum de discussion mis en place dans le cadre d'un débat public, ce dispositif a permis de rendre visible les avis d'une catégorie d'acteurs (parlementaires, élus régionaux,

départementaux, locaux, organismes consulaires, associations de protection de l'environnement et associations de riverains). 14 contributions ont ainsi été mises en ligne.

Le dispositif de concertation a été relayé par un communiqué de presse commun à l'Etat et au Conseil départemental, le 13 janvier 2016. Les media ont ainsi largement relayé l'information sur la concertation, et ont commenté les réunions publiques : flash radiophoniques, reportage sur France 3, et 25 articles de presse dont 18 dans le Dauphiné Libéré.

- **Enfin, pendant le temps de la concertation, des réunions thématiques ont eu lieu avec les acteurs du territoire, sur invitation du préfet :**
 - Avec les représentants du milieu agricole et des associations environnementales le 15 février 2016
 - Avec les représentants des acteurs socio économiques et les transporteurs routiers le 19 février
 - Avec les élus du territoire le 29 février

2.4 Evaluation des moyens mis en œuvre

Les documents d'information étaient agréables et didactiques, en particulier le dossier de concertation qui présentait avec clarté - notamment par des cartes et schémas très lisibles - les enjeux du projet, ses caractéristiques techniques, le partenariat entre l'Etat et le Département de la Haute-Savoie, le calendrier prévisionnel, les estimations de trafic et de montants du péage et les atouts et contraintes des deux options de dispositif de péage envisagées.

- La rubrique dédiée au projet sur **le site internet de la DREAL** était facilement accessible et le téléchargement du dossier était aisé. **Ainsi, la rubrique dédiée au projet a reçu 1603 visites, dont 1534 visiteurs uniques, le formulaire de contribution en ligne a recueilli 322 avis.**
- **Les registres papier ont bien été utilisés (288 avis)** et se sont montrés largement complémentaires des contributions par internet.
- **La carte T a rencontré un réel succès**, malgré une erreur de distribution sur certaines parties du périmètre de diffusion (représentant 6% de l'ensemble de la diffusion) en partie compensée par la mise à disposition de ce document dans les mairies des communes concernées : Brenthome, Lully, Allinges et Perrignier. **Au total 1014 cartes T** ont été remplies et renvoyées au maître d'ouvrage.
- Sans surprise le **courrier postal** a été très peu utilisé, mais tout de même **10 avis** ont ainsi pu être recueillis.
- **Les 5 réunions publiques ont été très fréquentées (920 participants en tout)** et riches en échanges, avec des thématiques sensiblement différentes selon les réunions. **82 interventions du public** ont ainsi eu lieu.

L'exposition du projet n'a pas fait l'objet d'une évaluation spécifique. Il s'agissait d'un simple dispositif d'information, mais on peut supposer qu'il a incité un certain nombre de personnes à participer aux réunions publiques, dont il présentait clairement le calendrier, ou plus largement à participer à la concertation.

3. DEROULEMENT ET ENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX DE LA CONCERTATION

3.1 Les réunions publiques

Le préfet de la Haute-Savoie et le Président du Département ont co-présidé les 5 réunions publiques. Ils étaient en tribune avec les représentants de la DREAL.

Dans tous les cas, après un mot d'accueil républicain par le maire de la commune concernée, l'introduction était faite par le préfet, puis le président du Département, enfin par la garante (rapide présentation de la CNDP, des principes et règles qui régissent la concertation, du rôle d'un garant).

Le maître d'ouvrage faisait en 20-25 minutes une présentation générale du projet.

S'ensuivaient les échanges questions/réponses du public avec le préfet et/ou le président du Département, ainsi qu'avec le maître d'ouvrage pendant 2 heures trente à 3 heures selon l'affluence.

La garante était dans le public.

Le dispositif utilisé pour la réunion d'Anthy était légèrement différent, puisque le débat a pour une bonne part tourné autour de la question de la protection de l'aquifère de la commune : la réunion a ainsi donné lieu à un débat d'experts hydrogéologues, celui mandaté par la commune (cabinet BURGEAP) et celui du maître d'ouvrage, désigné par l'ARS (Agence Régionale de la Santé).

Les réunions publiques ont attiré beaucoup de monde : environ 920 personnes en tout, qui se répartissent ainsi : 215 personnes à Thonon-les-Bains, 120 à Evian-les-Bains, 323 à Perrignier (site du dispositif de péage envisagé), 220 personnes à Anthy-sur-Léman. Seule la dernière réunion, à Ville-la-Grand, dans l'agglomération d'Annemasse a connu un moindre succès, avec 45 participants.

Le succès de ces réunions témoigne du vif intérêt suscité par le projet, des attentes et interrogations concrètes des habitants et futurs usagers, ainsi que pour certains de leurs inquiétudes face aux impacts potentiels du projet, ou encore d'un rejet du modèle autoroutier.

En tout 82 questions ou avis ont été émis au cours de ces 5 réunions. Pour l'essentiel les échanges ont été factuels et courtois, avec parfois des interventions quelque peu folkloriques. Bien qu'assumant sa position de facilitateur du projet, aux côtés du Président Monteil, le Préfet Leclerc a scrupuleusement veillé au respect de l'expression de toutes les opinions et à l'absence de bronca. Ces réunions ont été enregistrées et ont fait l'objet de comptes rendus disponibles sur le site internet de la DREAL.

Dans son bilan, le maître d'ouvrage rend compte de manière exhaustive de l'ensemble des thématiques abordées, tous supports confondus.

3.2 Les contributions écrites

On dénombre un total de 1826 contributions écrites, dont 95% émanent de particuliers et seulement 5% d'acteurs institutionnels. Sur ce total, la prééminence du numérique est forte : 322 avis sur le formulaire en ligne et 108 avis par courriel.

Parmi ces contributions, 14 contributions d'acteurs ont été mises en ligne sur le site internet de la DREAL, entre mi février et mi mars 2016.

A noter qu'à l'occasion de la concertation 29 communes ou groupements de communes ont pris des délibérations relatives au projet.

Enfin, deux pétitions en ligne ont circulé pendant la phase de la concertation, l'une favorable au projet, portée par l'association « oui au désenclavement du Chablais », l'autre défavorable, par l'association « Thonon Ecologie ». Le maître d'ouvrage en a comptabilisé les signatures respectives, mais n'a retenu chacune de ces pétitions que pour une seule contribution (règle de prévalence de l'argumentation).

Le bilan détaillé du maître d'ouvrage présente une analyse exhaustive des contributions par support et par période.

3.3 Les principaux enseignements

Le maître d'ouvrage a produit un bilan exhaustif, tant quantitatif que qualitatif des expressions écrites recueillies au cours de la concertation. Il précise sa méthode de comptabilité des avis écrits (les avis exprimés oralement lors des réunions publiques n'ont pas été comptabilisés, mais les questions évoquées lors de ces réunions se retrouvent dans les thématiques abordées).

Ainsi un avis exprimé peut être classé dans différents thèmes mais une personne qui s'est exprimée à plusieurs reprises sur le même thème ne verra son avis comptabilisé qu'une seule fois. Même chose pour les pétitions, ou courriers avec plusieurs signatures, qui on l'a vu, ne comptent que pour un seul avis.

Parmi les principaux enseignements de cette concertation, on peut ainsi retenir les points suivants :

➤ **Une remise en cause assez marginale de l'opportunité du projet**

Il ressort de cette concertation que le projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains est globalement très attendu. Le maître d'ouvrage estime ainsi que 69% des avis sont favorables au projet et 10% favorables sous condition, seuls 10% des opinions exprimées étant franchement défavorables.

La comptabilisation des avis favorables ou défavorables n'était pas l'objet de cette concertation, et ne peut en aucun cas être tenue pour représentative de l'opinion des habitants du territoire. Néanmoins, on note une forte mobilisation, non seulement des élus et des milieux économiques et chambres consulaires, mais aussi une attente de personnes qui souffrent au quotidien d'une difficulté de mobilité sur leur territoire.

En revanche, de nombreuses questions et préoccupations ont émergé de cette concertation, que l'on peut classer en trois catégories :

➤ **Des questions éthiques :**

- Un tel projet est perçu par certains contributeurs (associatifs mais aussi contributeurs individuels) comme contraire aux objectifs de la COP21, qui promeut la mise en place de dispositifs alternatifs à l'utilisation de la voiture. Dans cette veine, certains craignent que la création de l'autoroute ne crée un appel d'air qui génèrera à terme plus de circulation, donc plus de pollution et ne fasse en quelque sorte que déplacer, voire renforcer un problème existant. La solution alternative d'une vraie politique de désenclavement du Chablais par les transports en commun aurait été préférable pour ces contributeurs, qui par ailleurs regrettent que l'investissement du Département dans le projet autoroutier ne soit pas reporté sur le développement de mobilités douces. Les solutions de transport ferré ont ainsi été régulièrement évoquées, avec la ligne du Tonquin notamment. A noter que parmi les associations de défense de l'environnement, certaines, comme la FRAPNA 74, considèrent le projet comme inévitable dans le contexte actuel, mais émettent des conditions et demandent au maître d'ouvrage des engagements forts sur la limitation des impacts environnementaux du projet.

➤ Les impacts négatifs du projet

- Les craintes sur les impacts du projet sont de trois ordres : impact sur l'environnement naturel, sur l'agriculture ou les zones habitées. Dans tous ces cas, la largeur de la bande d'étude (300 mètres) n'est pas toujours comprise et peut être confondue avec celle du tracé final. Ce point a été maintes fois relevé lors des réunions publiques.
- Quoiqu'il en soit, l'attention du maître d'ouvrage est appelée sur la qualité environnementale exceptionnelle du territoire et il est demandé d'éviter autant que faire se peut d'impacter les zones humides (Marais de Brécorens, vallon du Pamphiot, zone humide des Mouilles à Perrignier).
- Sur les zones agricoles, là encore, il est demandé une étude fine, afin d'éviter les impacts. Le cas d'un jeune agriculteur sur la commune de Brenthonne, qui pourrait être impacté par le projet est ainsi évoqué.
- De même, pour les habitants de certaines communes ou de certains hameaux, la proximité du futur ouvrage avec les habitations est une source d'inquiétude, voire de rejet du projet en l'état. Ainsi pour les lieu-dit « chez Jacquier » à Lully et Brécorens à Perrignier, les habitants estiment que la qualité de vie des riverains doit être privilégiée par rapport aux préoccupations environnementales qui ont conduit au choix du tracé de moindre impact. A tout le moins, la mise en place de solutions de protection contre les nuisances sonores est demandée.
- L'impact sur les captages d'eau potable de la commune d'Anthy sur Léman : cette question qui est à l'origine de l'organisation de cette concertation a été très longuement débattue lors de la réunion publique du 10 mars sur le territoire de la commune, avec, comme on l'a vu, un débat entre deux experts hydrogéologues. Le point central de ce débat est la vulnérabilité du captage aux activités humaines, du fait de l'absence de couverture morainique continue. La commune insiste par ailleurs sur le caractère patrimonial de son aquifère, qui produit une eau de qualité exceptionnelle et avec des possibilités de débit bien supérieures aux besoins actuels.

Comme le reconnaît le maître d'ouvrage dans son bilan, la réunion publique qui s'est tenue à Anthy n'a pas permis de lever les doutes sur les impacts du projet, quelles que soient les solutions techniques envisagées pour imperméabiliser le dispositif autoroutier. L'association Les Daillis (des habitants d'Anthy) exprime même des doutes sur les réelles raisons qui conduisent le maître d'ouvrage à ne pas étudier de tracé alternatif et ne comprennent pas que l'on puisse envisager de déroger à l'arrêté préfectoral de protection rapproché du captage de la source. Dans ces conditions ils émettent un avis défavorable au projet en l'état.

➤ Les impacts positifs du projet :

- Parmi les impacts positifs attendus du projet, on note une adhésion unanime des milieux économiques qui attendent un effet de dynamisation du territoire par une accessibilité améliorée. A cet égard, plusieurs contributions, et notamment 21 collectivités territoriales, demandent qu'une étude puisse être engagée sur la liaison A40 –Chasseurs afin d'éviter une rupture d'autoroute. Sur ce point, le maître d'ouvrage renvoie à la décision du Conseil Départemental d'étudier une solution permettant de « refaire la route sur la route ».
- Certains contributeurs demandent également la mise en œuvre d'un contournement de Thonon-les-Bains côté Est par le doublement du Pont de la Dranse.
- Des préoccupations de vie quotidienne peuvent également être mises en avant par les personnes qui perçoivent les impacts du projet de manière positive : réduction des temps de trajet,

sécurisation des centre-bourg, diminution de la pollution par le report du trafic hors des voiries secondaires, possibilité de créer des voies cyclables sécurisées sur ces axes (etc). Une demande d'étude de la possibilité d'interdiction du trafic de transit pour les poids lourds sur les voies secondaires est demandée par certaines personnes et plusieurs demandes d'aménagement des voies secondaires et des centre-bourg ont été formulées.

➤ **Le principe du péage**

Ce principe n'est pas toujours accepté et le désengagement de l'Etat est pointé par certains qui considèrent qu'ils vont payer 2 fois : par leurs impôts et par le péage. Des contributeurs préconisent de recourir aux fonds de la compensation financière genevoise collectés en Haute Savoie.

➤ **La variante du dispositif de péage**

En revanche, sur la question du positionnement du dispositif de péage, la variante Est, moins consommatrice de foncier, mais plus impactante sur le bâti existant et sur les zones humides, semble faire consensus ; La commune de Perrignier a notamment délibéré en faveur de cette solution.

➤ **La plate forme de frêt**

Le besoin d' une plate forme de frêt sur les communes de Lully et Perrignier, qui était prise en compte dans le projet ayant fait l'objet d'une DUP en 2006 semble aujourd'hui tombé en désuétude, à l'exception du maire de Thonon-les-Bains, qui continue à en faire la demande.

➤ **Des questionnements sur les solutions innovantes**

Certains contributeurs suggèrent au maître d'ouvrage d'étudier des solutions innovantes pour améliorer le dispositif : route photovoltaïque, chaussée anti bruit, péage sans arrêt du véhicule, détection du nombre de passagers pour adapter le tarif et favoriser ainsi le covoiturage, etc...

Le maître d'ouvrage a longuement détaillé l'ensemble de ces contributions dans son bilan. Il a apporté des réponses quand cela lui était possible et a précisé le cas échéant pourquoi il ne peut pas apporter de réponse à ce jour. Pour la plupart, ces interrogations sont de nature à nourrir le projet dans ses phases ultérieures.

CONCLUSION

L'avis de la garante sur le déroulement de la concertation

Malgré un format assez classique, la concertation mise en œuvre, sur une durée de 2 mois, a permis au public de s'informer avec précision et de participer activement aux débats, tant lors des réunions publiques que par les divers supports mis à sa disposition. Le maître d'ouvrage a pris en compte la plupart des recommandations de la garante, permettant ainsi d'élargir l'information du public et, partant, sa mobilisation. La diffusion de plaquettes d'information avec cartes T a remarquablement fonctionné, les supports numériques ont également été bien utilisés et la juxtaposition de cet ensemble de supports a permis au maître d'ouvrage de toucher des publics divers.

Avec une participation forte aux réunions publiques (plus de 900 personnes en tout), et par ailleurs plus de 1 800 avis écrits, de nombreuses thématiques ont été abordées et ont parfois suscité des questions qui n'étaient pas attendues. De même, les rencontres thématiques avec les divers acteurs ont permis l'instauration d'un dialogue riche et des échanges qui ont alimenté les réflexions du maître d'ouvrage et que l'on retrouve dans son bilan.

En tant que garante, je considère que le déroulement de la concertation dans son ensemble a été conforme aux exigences du débat public.

Le bilan établi par le maître d'ouvrage est exhaustif et détaillé. Il reflète bien l'ensemble des sujets et préoccupations soulevés par le public lors des débats.

Le maître d'ouvrage a bien conscience de la nécessité de poursuivre le dialogue pour nourrir le projet. La concertation le conforte dans sa décision de poursuivre le projet, en prenant en compte la variante Est pour la barrière de péage, ainsi qu'un certain nombre de dispositifs complémentaires qu'il détaille.

Il envisage en parallèle de la poursuite des études, de prendre des engagements de 2 ordres :

- **associer des représentants du monde agricole et des associations de protection de l'environnement, dans un cadre à définir, à « un groupe de travail spécifique » « visant à limiter les effets directs et indirects de l'infrastructure par une maîtrise de la consommation des espaces naturels et agricoles d'une part et de l'urbanisation d'autre part ».**
On ne saurait trop encourager le maître d'ouvrage à s'engager dans cette voie, en associant le plus largement possible les diverses sensibilités présentes, tant dans les associations environnementales que dans le monde agricole, afin d'aboutir à un diagnostic partagé des enjeux.
- Par ailleurs, **concernant la commune d'Anthy-sur-Léman**, le maître d'ouvrage envisage de « **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** ». Il déclare que « **la commune sera associée à l'élaboration du cahier des charges de cette étude et au suivi de son exécution** ». Il envisage également la tenue d'une réunion publique d'information sur les résultats de cette étude. **Là encore, la recommandation que je formule est d'associer la commune d'Anthy-sur-Léman le plus étroitement possible, à tous les stades du processus, afin de lever les doutes qui subsistent à l'issue de cette phase de concertation.**

La garante de la concertation
Isabelle Barthe



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr