ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE LA CREATION D'UNE LIAISON AUTOROUTIERE ENTRE MACHILLY ET THONON-LES-BAINS SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU N°65 ET 66 A PERRIGNIER

L'enquête publique unique relative à la liaison autoroutière entre MACHILLY et THONON-LES-BAINS et à la suppression des passages à niveau n°65 et n°66 sur la commune de PERRIGNIER est préalable :
- à la déclaration d'utilité publique de la création d'une liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains sur les communes de Machilly, Loisin, Bons-en-Chablais,Ballaison, Brenthone, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel, Anthy-sur-Léman,Thonon-les-Bains ;
- au classement de la liaison nouvelle dans la catégorie des autoroutes ;
- à la déclaration d'utilité publique de la suppression des passages à niveau n°65 et n°66 sur la commune de Perrignier;
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Machilly, Bons-en-Chablais, Ballaison, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel et Thonon-les-Bains.

Le registre dématérialisé d'enquête publique, disponible à cette adresse https://www.registre-dematerialise.fr/733 , est ouvert à la population du Lundi 4 juin 2018 à 09h00 au Vendredi 13 juillet 2018 à 12h00.

.....

Association OÏKOS KAÏ BIOS
Patrimoine Nature et Vie
1, place de la Libération
Passage Bleu
74100 ANNEMASSE
http://www.oikoskaibios.com/
oikos.kai.bios@orange.fr
Enquête publique relative à la création d'une liaison autoroutière entre MACHILLY et THONON-LES-BAINS

Madame Pascale ROUXEL
Président de
la Commission d'Enquête
Ancienne Poste
94, Place des Fontaines
74550 PERRIGNIER

Annemasse, le 27 juin 2018

Madame le Président de la Commission d'Enquête,

L'association Oïkos Kaï Bios souhaite s'exprimer sur l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique de la création d'une liaison autoroutière entre MACHILLY et THONON-LES-BAINS et la suppression des passages à niveau n°65 et n°66 sur la commune de PERRIGNIER.

1. POLLUTIONS LIEES AU CHANTIER, nos craintes

En plus de l'emprise de l'autoroute, les travaux seront source de destruction des milieux et d'éventuelles pollutions des sols, des ruisseaux et sources....

Les eaux souterraines sont vulnérables, notamment le captage du Bois d'Anthy, et les eaux superficielles ne seront pas épargnées par le chantier.
Certes, des mesures seront prises, comme il est mentionné dans le tableau page 29/49 du Résumé non technique de l'étude d'impact,
« *Mise en place de mesures organisationnelles de chantier afin de réduire les risques : aménagement de plateformes étanches, collecte et traitement des effluents, mise en place d'un dispositif provisoire d'assainissement, arrosage, arrêt des travaux par temps de pluie, dispositifs d'alerte et définition de procédures d'urgence, kit anti-pollution, etc.*

Mesures localisées :
R *:* ***Bois d'Anthy*** *: mise en place d'un dispositif d'assainissement provisoire et interdiction de tout rejet direct.*
R *:* ***Suppression des PN*** *: mise hors d'eau lors des travaux, pompage et renvoi vers la zone de marais ; suivi de la qualité des eaux pendant et après le chantier ; les mesures seront précisées par une étude hydrogéologique avant travaux./*

Eaux superficielles
Complément suite à l'avis de l'Ae : incidences potentielles liées à l'usage des fondants routiers Risque de pollution des eaux par des matières en suspension ou déversements accidentels liés aux engins et activités de travaux.
Impact potentiel sur le fonctionnement hydrologique des cours d'eau et impact indirect sur les milieux naturels. »

Concernant la faune, des promesses sont faites également, page 31/49 :
«**R** : *Adaptation du calendrier des travaux.*
R *: Détermination préalable, délimitation et respect des emprises chantier.*
R *: Réduction du risque de pollution des eaux et des milieux.*
R *: Implantation de clôtures provisoires.*
R *: Déplacements d'individus (amphibiens et reptiles).*
R *: Balisage et mise en défens des zones écologiquement sensibles. ».*

Au-delà du dérangement que de tels chantiers constituent pour la nature, qui va vérifier si toutes ces dispositions sont bien prises ?
Compte-tenu des enjeux financiers du projet, nous avons de la peine à croire aux promesses.
Par exemple, l'urbanisation galopante d'Annemasse entraîne le sacrifice de nombreux arbres, même s'ils ont été classés. En témoigne cet érable situé sur le chemin de nos déplacements dans le cadre de l'association.
Il était situé près du rond-point de France-Telecom, où se construit aujourd'hui « la villa Hermes », anciennement propriété Millet.

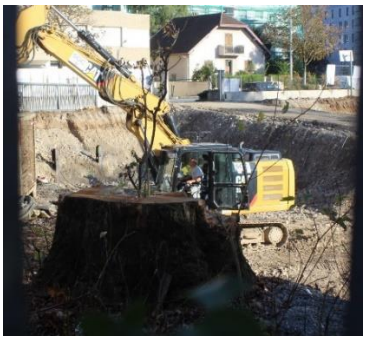
51	Erable, Rue de Genève	Parcelle : A3683

Justification du classement :

- ☑ Age
- ☑ Taille (circonférence et/ou hauteur)
- ☐ Zone géographique
- ☑ Caractère esthétique
- ☐ Caractère biologique / écologique
- ☐ Essence rare (sur la commune)

Document du PLU, Liste des arbres remarquables protégés, page 43/43

Cet arbre a été sacrifié, comme le montrent les photos prises le 5 octobre 2017



Le vendeur présent dans le local attenant nous a bien reçus, il s'est montré attentif et nous a conseillé de signaler ce fait à la mairie. Comme l'institution n'aurait pas ressuscité l'arbre, nous nous sommes abstenus. Cela nous rend dubitatifs quant aux beaux projets écologiques sur le papier.

2. Le MILEU NATUREL

Construire une autoroute aurait des conséquences graves sur la faune et la flore, que ce soit au niveau des espèces protégées, des zones humides, ou encore des liens entre les divers espaces naturels.

En effet, l'Autorité gouvernementale, dans son Avis page 14/75, nous apprend qu' :
« *Au total, 126 ha d'habitats naturels seront détruits par le projet, dont 77,3 ha sont des habitats naturels d'intérêt communautaire (parmi lesquels 4,2 ha d'habitats prioritaires). Il est notamment à souligner la destruction de :*
 25,7 ha d'habitats de reproduction et 57,8 ha d'habitats utilisés pour le repos ou l'hivernage des amphibiens ;

118,1 ha d'habitats utilisés par les reptiles ;
121,8 ha d'habitats utilisés par les oiseaux ;
119,4 ha d'habitats utilisés par les chauves-souris ;
autres mammifères : 8,1 ha d'habitats du Castor d'Europe, 62,4 ha d'habitats de l'Écureuil roux, 103,2 ha du Hérisson d'Europe, 40,8 ha du Muscardin.
L'importance de ces destructions est à mettre en regard des apports du projet. L'Ae souligne les particularités de la forêt de Planbois (la majorité du projet affectant cette forêt) qui, bien que forêt de plaine, comporte de nombreux éléments faunistiques et floristiques montagnards. Cela en fait un milieu particulièrement riche et intéressant..... »

En complément de l'avis de l'Autorité gouvernementale cité, nous pouvons lire page 117/311 de l'étude d'impact
« 6.4.2.2 Continuités écologiques et zones humides
♉ ***Continuités écologiques***
Schéma Régional de Cohérence Ecologique *Le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) de l'ex-région Rhône-Alpes a été adopté par délibération du Conseil régional du 19 juin 2014 et par arrêté préfectoral du 16/07/2014.*
La consultation des cartographies produites met en évidence que :
♉ *Des réservoirs de biodiversité sont présents dans le secteur de l'étude. Trois d'entre eux sont localisés sur l'aire d'étude, à savoir le ruisseau du Pamphiot, le marais de Margencel et la forêt de Planbois. Ce dernier à une importante superficie et s'étend sur environ la moitié du tracé.*
Le projet intercepte deux corridors d'importance régionale. Le premier passe par la zone humide de Bettenuche et la zone humide des Gouilles. Le second s'étend de l'extrémité du projet du côté de Machilly jusqu'au massif des Voirons.
♉ *Dix cours d'eau d'intérêt écologique reconnu pour la Trame bleue sont également concernés par le projet.*
♉ *De nombreuses zones humides sont localisées dans le secteur d'étude, dont plusieurs dans l'aire d'étude immédiate. Nous pouvons ainsi citer, pour les plus importantes en superficie : le marais de Margencel, la zone humide de Bettenuche et la zone humide des Gouilles.*
.....
Il est par ailleurs à noter que le SCOT du Chablais présente dans le cadre de son orientation n°2.1.1
« Préserver l'armature écologique du territoire », une cartographie des corridors dont la fonctionnalité doit être préservée. Les corridors identifiés dans l'armature relient de vastes espaces naturels remarquables entre eux et avec les espaces naturels plus restreints et contraints (espaces relais). Ils recensent les corridors pour l'avifaune, la faune terrestre et la faune aquatique. Les corridors affichés sur cette cartographie du SCOT sont cohérents avec les corridors du SRCE, lesquels sont pris en compte dans le cadre de la présente étude ».

Ou encore, page 16/49 du Résumé non technique de l'étude d'impact,
« *Les enjeux floristiques apparaissent globalement « forts » sur l'aire d'étude, notamment dans les secteurs de zones humides (assez régulièrement réparties le long du tracé).....*
Il faut retenir le nombre important d'espèces patrimoniales et protégées au sein de l'aire d'étude immédiate.
Au total, 28 espèces bénéficient d'un statut patrimonial (liste rouge régionale, liste ZNIEFF, espèces rares dans le secteur considéré) et/ou de protection au niveau régional ou national.

1 : Liparis loeselii (Liparis de Loesel) – 2 : Dryopteris cristata (Dryoptéris à crêtes) – 3 : Gladiolus palustris (Glaïeul des marais)

.....

*Quelques parcelles présentent également des habitats favorables au **Cuivré des marais** qui a été observé à proximité de l'aire d'étude. Celui-ci reste donc potentiel sur l'aire d'étude.*

♉ Faune aquatique

*L'aire d'étude coupe plusieurs cours d'eau et ruisseaux. Certains abritent des **espèces patrimoniales** telles que le Brochet ou le Chabot.*

L'enjeu concernant la faune aquatique ainsi que le maintien de la continuité hydraulique et écologique de ces cours d'eau est donc fort.

♉ Amphibiens

Huit espèces d'amphibiens fréquentent l'aire d'étude.

*Compte tenu de la richesse de l'aire d'étude en zones humides, les habitats favorables aux amphibiens sont importants en nombre et en qualité. Les populations de **Salamandre tachetée et de Sonneur à ventre jaune** sont particulièrement importantes.*

En particulier, sur le secteur, les populations de Sonneur à ventre jaune (espèce protégée, règlementée et menacée) sont parmi les plus importantes au niveau départemental. L'enjeu pour le Sonneur à ventre jaune peut être considéré comme très fort au niveau local.

Compte tenu du nombre élevé d'espèces d'amphibiens présentes, de la quantité et de la qualité des habitats pour le groupe ainsi que de la présence d'une forte population de Sonneur à ventre jaune sur l'aire d'étude, les enjeux amphibiens peuvent être considérés comme forts. »

Concernant les oiseaux, page 17/49, « *Avec **27 espèces patrimoniales**, et des habitats naturels diversifiés et bien conservés, les enjeux oiseaux peuvent être considérés comme modérés à assez forts »*

Pour les mammifères terrestres et aquatiques : «*Au vu des habitats présents, le Putois d'Europe et le Muscardin, non observés lors des prospections de 2016, fréquentent certainement l'aire d'étude.*

Avec dix espèces patrimoniales utilisant l'aire d'étude et compte tenu de la qualité des habitats présents, l'enjeu mammifères terrestres peut être considéré comme assez-fort. »

Enfin, d'autres espèces sont menacées, comme les chiroptères : « ***Vingt-deux espèces de chauves-souris** sont présentes sur l'aire d'étude. Les milieux sont constitués d'une mosaïque d'habitats favorables aux chauves-souris, que ce soit pour l'alimentation, le gîte ou le transit. Ces habitats sont actuellement peu fragmentés, permettant une connexion entre les populations sur l'ensemble de l'aire d'étude. Avec la présence de quinze espèces patrimoniales et des habitats favorables et bien préservés, les enjeux chiroptérologiques sont considérés comme forts sur l'aire d'étude.* »

Quant aux forêts, mentionnées dans le même document, nous regrettons que l'impact du projet ait peut-être été minimisé : « *Certains secteurs semblent présenter des enjeux plus faibles au niveau de la flore, notamment de grandes surfaces forestières abritant des communautés végétales à large répartition et communes pour la région naturelle du bassin lémanique.* ». A l'heure du réchauffement climatique, les bois sont des zones majeures qu'il convient de préserver. Les arbres sont précieux, ils nous protègent des diverses pollutions ainsi que des fortes chaleurs, et ils fournissent des espaces de refuge à la faune.

3. QUALITE de L'AIR : LES ALTERNATIVES A L'AUTOROUTE, LE FRET FERROVIAIRE

La création de cette autoroute semble être la seule réponse apportée à l'encombrement des routes à certaines heures. D'autres solutions existent, comme le covoiturage d'ailleurs encouragé par la Région Rhône-Alpes https://movici.auvergnerhonealpes.fr/communautes/covoiturages/departement-de-la-haute-savoie ou les transports en commun, qu'ils empruntent la route ou le rail.

Comme l'indique l'Evaluation socio économique, page 37/91, les alternatives à la voiture existent,

- Les autocars

2.4.3.1 Les transports par car
Le Chablais est desservi par le réseau de lignes interurbaines de Haute-Savoie LIHSA. Il fonctionne principalement entre Thonon-les-Bains et Genève et pour les trajets domicile-travail.
La ligne T71 Évian-les-Bains – Thonon-les-Bains – Douvaine – Genève offre 23 allers et 22 retours entre Thonon-les-Bains et Genève avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe. Elle emprunte la RD1005 et est donc pénalisée par la saturation du réseau. En effet, en heure de pointe, la perte de temps par rapport à la période creuse est en moyenne de 13 minutes sur l'itinéraire entre Thonon-les-Bains et Veigy-Foncenex (frontière Suisse).
La ligne T71 Évian-les-Bains – Thonon-les-Bains – Douvaine – Genève est la ligne la plus fréquentée du Chablais avec près de 311 000 voyages/an (soit une moyenne d'environ 1 160 voyages/jour ouvré). Les autres lignes entre Thonon-les-Bains et Annemasse-Genève sont beaucoup moins utilisées (moins de 10 000 voyages par an). Elles assurent principalement les trajets scolaires.

Si des transports en commun performants sont une solution, nous nous demandons pourquoi ils ne sont pas plus nombreux à rouler au gaz (GPL/GNV).

Ce carburant est bien moins polluant que le Diesel ou encore les moteurs électriques (les batteries polluent et l'électricité nucléaire n'est pas sans danger sur la santé humaine et sur l'environnement).
L'association avait interrogé Annemasse-Agglo lors de l'enquête publique concernant la mise en place du BHNS ; nous souhaitions que les nouveaux bus fonctionnent au gaz. Ce fut hélas sans succès.
Or, des villes ont fait ce choix. Par exemple, récemment, Toulouse et Grenoble comme l'indiquent les articles suivants :

« *Le 15 mai à Toulouse, présentation de l'expérimentation d'autocars au gaz par la Régie départementale des transports, Verbus et Autocars ORTET* ! », le document est disponible à cette adresse https://www.afgnv.info/Le-15-mai-a-Toulouse-presentation-de-l-experimentation-d-autocars-au-gaz-par-la-Regie-departementale-des-transports_a1068.html

« Treize autobus Scania Citywide Low Entry au GNV commandés par la Semitag, le réseau de transports de l'agglomération grenobloise ! », lien vers l'article https://www.afgnv.info/Treize-autobus-Scania-Citywide-Low-Entry-au-GNV-commandes-par-la-Semitag-le-reseau-de-transports-de-l-agglomeration_a1025.html
ou PDF https://www.afgnv.info/attachment/973179/

Contrairement à ce que l'on entend parfois, le GPL/GNV n'est ni dangereux (pas plus que l'essence, en tous cas), ni plus compliqué d'usage pour les bus, camions : les diverses communautés (communes, agglomérations...) prônent la mutualisation des services, ce qui permet de répartir les diverses formations et compétences. En outre, il pollue bien moins, et les gaz d'échappement sont exempts des Nox, et surtout des particules (fines et moins fines) liées au Diesel.
En témoigne l'article du Dauphiné Libéré d'octobre 2010, suite à une action d'Oïkos Kaï Bios vers la société qui exploite les parkings à Annemasse.

ENVIRONNEMENT Les véhicules au GPL représentent une réelle alternative

Halte aux idées reçues

Dauphiné Libéré 27 octobre 2010

L'unique endroit de l'agglomération où l'on peut trouver du GPL : l'hypermarché Géant pour 0,70 € le litre. Le DL/C.P.

Le parking de la Libération n'est pas interdit aux voitures. GPL, seuls les véhicules GPL non munis d'une valve le sont. C'est écrit, en petit. Le DL/S.Pe

On a tout entendu sur les véhicules au GPL (gaz de pétrole liquéfié) : dangereux, peu maniables... Mais le GPL reste le carburant le moins cher du marché, car il bénéficie d'une fiscalité très avantageuse : sa taxe intérieure sur les produits pétroliers est allégée en raison de ses vertus environnementales. De plus, la technique a évolué : les véhicules GPL affichent une sécurité maximale et se montrent peu contraignants en matière d'entretien.

Les voitures GPL sont des véhicules bicarburation, c'est-à-dire fonctionnant indifféremment à l'essence (super ou sans plomb) ou au gaz.

Véhicules propres : 20 % du parc des services techniques

Malgré ces atouts, les ventes de véhicules neufs chez la plupart des concessionnaires, reste une niche. Sur l'agglomération, beaucoup de marques n'ont pas de GPL et d'autres axent sur d'autres véhicules propres (électriques, hybrides ou au gaz naturel pour véhicules).

Aux services techniques d'Annemasse, on possède des véhicules propres depuis 1998. Mais le GPL, GNV et l'électrique ne représentent que 20 % du parc et seulement quatre petites voitures sont au GPL. Un compresseur a été installé sur place, facilitant l'installation de ces véhicules.

Les parkings souterrains accessibles au GPL

L'accès aux parkings souterrains publics est autorisé pour tous les véhicules GPL équipés de la soupape de sécurité obligatoire depuis 2001. En cas d'incendie du véhicule, la chaleur entraîne une augmentation de pression à l'intérieur du réservoir. La soupape de sécurité permet de lâcher la pression à l'extérieur du véhicule et empêche ainsi tout risque d'explosion. Les panneaux des parkings souterrains annemassiens indiquent la mention "interdit aux véhicules GPL non munis d'une soupape". « Une mention inscrite en trop petit », indique la présidente de l'association Oïkos Kaï Bios. La société Sags, qui exploite les parkings, a été avertie par courrier.

« Il est difficile de faire une identification et des statistiques des véhicules au GPL qui utilisent nos parkings. Nous avons installé des panneaux explicatifs conformes. Nous ne prévoyons pas d'emplacements réservés ni d'abonnement spécial et nous n'avons pas eu de demande spécifique véhicules propres. En revanche, dès 2011, suivant la demande, on installera des prises pour véhicules électriques », précise Jean-Laurent Dirx, directeur de Sags.

Sabine PELLISSON

REPÈRES

SIGNALÉTIQUE

■ Selon la commission de sécurité du service des pompiers et l'arrêté du ministère des Transports, stipule que le panneau doit comporter la mention "interdit aux véhicules non munis de soupapes de sécurité".

FAIRE LE PLEIN

■ Ce n'est pas parce que les pompes GPL sont souvent isolées des autres ou que le pistolet est différent, que faire le plein de GPL est compliqué. C'est sans risque et cela évite aussi d'attendre. Le pistolet GPL s'emboîte dans un orifice spécifique placé généralement dans la trappe à essence. Une fois enclenché, vous pouvez relâcher le pistolet : il se maintient tout seul. Pour remplir le réservoir vous devez appuyer sur un bouton placé sur la pompe, un peu à la manière des appareils de gonflage pour pneus.

Que ce soit en autocar ou en voiture individuelle sur l'autoroute, le Diesel est dangereux pour la santé, cancérigène selon l'OMS (le communiqué de presse n°213 de juin 2012 est à cette adresse https://www.iarc.fr/fr/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213_F.pdf), mais il est aussi nocif pour le cœur comme l'article « LE DIESEL A UN EFFET DIRECT SUR L'INFARCTUS » l'indique (http://www.lalibre.be/actu/sciences-sante/le-diesel-a-un-effet-quasi-immediat-sur-l-infarctus-selon-des-chercheurs-de-l-uz-brussel-5a7c6b06cd70f924c7e9bb1a)

« Les effets sanitaires insoupçonnés du dioxyde d'azote

L'impact des particules sur les accidents cardio-vasculaires était déjà connu et documenté. Une étude belge, dévoilée le 8 février 2018, montre que le dioxyde d'azote, émis majoritairement par les moteurs diesel, augmente en réalité deux fois plus le risque d'infarctus que les particules fines..... »

Voir l'interview de Jean-François Argacha

Les alternatives de type autobus, en l'état actuel, sont donc très polluantes. Nous leur préférons le train, ou des carburants comme le GPL, le GNV.

En ce qui concerne le rail, nous lisons, page 37/91 de l'Evaluation socio économique

- « 2.4.3.2 *Les transports ferroviaires*

Le Chablais est desservi par une ligne ferroviaire reliant Annemasse à Evian-les-Bains en 45 minutes. Cette ligne dessert les gares françaises de la rive Sud du pourtour lémanique :

Machilly, Bons-en-Chablais, Perrignier et Thonon-les-Bains (Figure 54). L'accès pour Genève est ensuite plus délicat, la solution proposée consistant à prendre un autocar pour Genève Eaux-Vives. Les temps de parcours sont beaucoup plus longs (compter 2 heures pour rejoindre Thonon à Genève).
La fréquence offerte en semaine entre le Chablais et Annemasse est de 12 allers et 10 retours par jour. Bien qu'assez peu équipé en grandes infrastructures de transport, le Chablais est situé à proximité d'Annemasse et de Bellegarde (à respectivement 30 minutes et 1h en train) qui sont des noeuds ferroviaires. La demande est marquée jusqu'en 2012 par une constante augmentation de la fréquentation des gares (Figure 55).
Depuis 2012, une baisse de la fréquentation s'observe dans toutes les gares. »

Nous nous interrogeons sur cette baisse. La meilleure fréquence offerte par les lignes interurbaines LIHSA apporte sans doute un élément de réponse : 23 allers et 22 retours entre Thonon-les-Bains et Genève par bus contre 12 allers et 10 retours par le rail.
Les propos du maire de Genève, Rémy Pagani, lors de l'Agrovélorution Chablais du 27 mai 2018 confirment ce désintérêt pour le train : « *de l'autre côté du Léman, 30 % des gens ont un abonnement CFF, de ce côté (en Haute-Savoie), 3% seulement* ». Il s'est d'ailleurs exprimé contre l'autoroute au nom de l'Exécutif de la cité helvétique. L'intervention est disponible à cette adresse https://youtu.be/fFzVgzovnTs

Nous faisons aussi ce constat, que ce soit pour le transport de voyageurs ou pour le fret.
Dans ce sens, Oïkos Kaï Bios a sollicité le Conseil départemental ainsi que la Région :
le Léman Express aurait d'autant plus de succès que les voies seraient doublées.
Si ce n'est pas encore à l'ordre du jour, nous avons cependant une réponse du Responsable de service à la Direction des Transports de la Région Auvergne - Rhône-Alpes :
« *Vous interrogez la Région sur l'opportunité du doublement des voies de chemin de fer en Haute Savoie dans le cadre du projet Léman Express. Aussi je souhaite vous préciser que ce doublement intégral du réseau ferré demanderait des décennies pour réaliser ces travaux. De plus les financements pour effectuer ces améliorations ne sont pas disponibles à brève échéance.*

L'amélioration de l'offre du genevois passe donc par plusieurs étapes :
- à court terme, l'amélioration de l'offre du genevois français est liée à la mise en service du Léman Express en 2020. Pour mettre en oeuvre cette amélioration de la desserte envisagée par la Région en lien avec les partenaires suisses, SNCF M et SNCF R ont identifié d'importants travaux d'infra liés au CEVA France (amélioration de la signalisation, nouvelle voie sur la section franco-sujisse, etc), pour un montant de plus de 230 M d'€ (dont 55 M d'€ de la Région). Le financement a été consolidé dans le cadre du précédent Contrat de Plan Etat Région et la majeure partie des travaux d'infra CEVA sur le périmètre français sont prévus en 2018. »

Quant au fret ferroviaire, en 2017, le rapport de l'enquête publique déposée par la SAEME (Société anonyme des Eaux Minérales d'Evian) apportait le même questionnement. Le commissaire enquêteur Monsieur Vandame interrogeait les autorités en ces termes: « *le site de l'usine d'Amphion est directement raccordé au réseau ferroviaire. Quels sont les freins qui empêchent une utilisation plus systématique du ferroviaire* ?»

Nous ne pouvons qu'insister sur la faiblesse du rail comme alternative au projet, comme le confirme l'Autorité gouvernementale dans l'avis qu'elle a donné, page 7/75 : « *Bien que le schéma multimodal de 1999 soit cité comme document de référence du dossier ainsi que la*

liaison ferroviaire Ceva3 entre Annemasse et Genève et plusieurs lignes de bus à haut niveau de service sur le territoire, l'approche du projet ne tient compte que du mode routier, en particulier dans l'étude des variantes. ».
Le doublement des voies que nous avions déjà préconisé en 2015 (page 21/62 du bilan de la concertation) devrait être mis en œuvre dans les meilleurs délais. Ce serait une meilleure utilisation de l'argent public que ce projet d'autoroute.

4. LE PROJET ET L'ARGENT PUBLIC

Cette création d'une liaison autoroutière est coûteuse, comme l'indique l'Evaluation socio économique, page 73/91, « *La réalisation de la liaison Machilly-Thonon-les-Bains, estimée à 200 millions d'euros hors taxes (aux conditions économiques de janvier 2014), sera prise en charge par le concessionnaire via un apport de fonds propres et des emprunts. Le concessionnaire se rémunérera en contrepartie au moyen du péage. Si les recettes prévisionnelles issues du péage sont insuffisantes pour équilibrer les coûts de construction, une subvention d'équilibre sera prise en charge par le Département de Haute-Savoie. L'éventuelle subvention d'équilibre sera versée par phases par la collectivité pendant la durée des travaux et jusqu'à la mise en service. Son montant sera déterminé au moment de l'appel d'offres de concession auquel différentes entreprises candidates répondront. La minimisation de la subvention publique constituera l'un des critères de choix pour la désignation du concessionnaire...* »

Ce projet pose le problème du partenariat public-privé dans la gestion des autoroutes. En effet, c'est avant tout le contribuable qui paie...deux fois, voire trois : pour la construction, au péage et si le gestionnaire n'y trouve pas son compte, comme le rappellent le document ci-dessus ainsi que l'avis de l'Autorité gouvernementale page 6/75 : « *La liaison autoroutière reliant Machilly à Thonon-les-Bains est un projet porté par l'État sous la forme d'une autoroute concédée dont la subvention d'équilibre est à la charge du Département de la Haute-Savoie.* »
Ceci laisse à penser que ce projet n'est pas efficace :

- aurait-on sous-estimé son utilité même ? nous reviendront sur ce point dans notre conclusion
- aurait-on sous-estimé l'usage que les gens en feront ?

Alors pourquoi investir autant dans une autoroute si destructrice de l'environnement ?

Par ailleurs, il nous semble que le concessionnaire a beaucoup de liberté d'action dont les conséquences pourraient être contraires à l'intérêt public. Par exemple, page 8/75 de l'avis de l'autorité gouvernementale sur l'Etude d'impact nous lisons « *La construction d'un centre d'exploitation routière est prévue, pour permettre à l'exploitant d'assurer son entretien et sa viabilité hivernale. Son implantation est envisagée au niveau de Perrignier mais l'implantation définitive est laissée à l'appréciation du concessionnaire.* »

Enfin, et pour terminer concernant le partenariat public-privé, nous nous permettrons de rappeler que l'hôpital de Findrol, le CENTRE HOSPITALIER ALPES LEMAN (CHAL), paye 11, 1 million d'euros de location annuelle pendant 35 ans au fonds d'investissement privé qui a racheté les actions de la société Hanvol, filiale d'Eiffage (construction et Travaux Publics) ; Détails dans le Messager du 13 mars 2014 http://www.lemessager.fr/Actualite/Genevois/2014/03/13/article_eiffage_se_retire_de_l_hopital_de_findro.shtml et le document du constructeur http://www.eiffage.com/files/live/sites/eiffage/files/Actualites/dossiers_de_presse/dossier_de_presse_chal.pdf

Le Rapport d'information de MM. Hugues Portelli et Jean-Pierre Sueur « les contrats de partenariat : des bombes à retardement » (https://www.senat.fr/notice-rapport/2013/r13-733-notice.html) devrait être relu par nos élus.

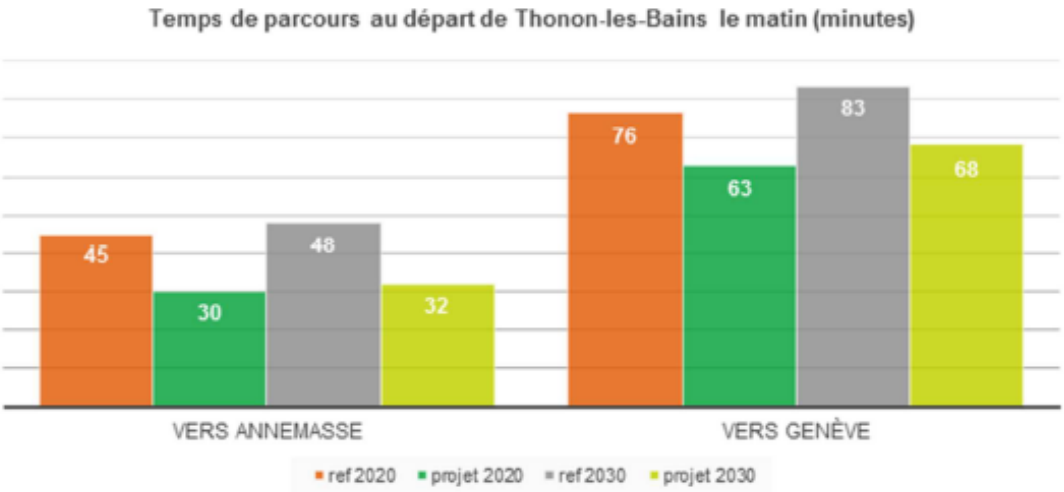
CONCLUSION
QUEL INTERET PUBLIC A CE PROJET ?

L'un des objectifs du projet, selon Le RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT, est, page 5/49 : « *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.* »

Il est surprenant de constater, à cette même page du document, qu'un autre objectif est d'améliorer les échanges avec Annemasse quand la plus grande partie du trafic routier source de surcharge concerne les échanges avec Genève comme en témoignent les graphiques, page 84/91 de l'Evaluation socio économique :.

5.5 Résumé des temps de parcours

Cette annexe présente les estimations des temps de parcours du modèle



Par ailleurs, toujours à cette même page du document, nous lisons : **«** *Le développement volontariste des transports collectifs, au-delà des aménagements prévus dans le cadre du schéma de désenclavement multimodal du Chablais, ne permet pas de résoudre les problèmes de saturation du réseau routier.* »

Comme nous l'avons développé, nous ne sommes pas sûrs que tout ait été mis en œuvre dans ce domaine.

Toujours selon le même document, page 42/49, « *L'opération de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains est compatible avec le SCoT de la région d'Annemasse.* ».

Comment peut-on affirmer une telle compatibilité alors que le SCOT cité est en révision complète, notamment au plan environnemental « ..... *le SCOT doit intégrer les notions de* ***préservation de la qualité de l'air et de la biodiversité****, les* ***corridors biologiques*** » ? Les informations sont disponibles sur le site Internet d'Annemasse-Agglo, à cette adresse http://annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/amenager-la-ville/revision-scot ?

Etant donné le fort impact sur la nature, le manque d'efforts pour de réelles alternatives, et comme le rappelle l'Autorité gouvernementale page 6/75 de son avis : « *En l'état du dossier, des insuffisances sur l'évaluation des impacts et sur les mesures de compensation à la destruction d'habitats naturels constituent une faiblesse majeure dans la démonstration de l'utilité publique du projet.* », nous sommes opposés à un projet coûteux à tous les niveaux.
En outre, l'argent public et celui des usagers (souvent le même pour les contribuables) est utilisé au service d'un partenariat public-privé dommageable pour la société et la démocratie.
La meilleure alternative demeure le train, ou, pour les besoins des gens éloignés des dessertes par rail, des bus fonctionnant au gaz, sans oublier le covoiturage.
C'est une question de santé publique : moins de pollution automobile et pas d'atteinte majeure à la nature, préservée pour l'avenir de tous.

Nous vous remercions de l'intérêt porté à ce courrier.
Veuillez agréer, Madame le Président de la Commission d'Enquête, nos salutations respectueuses.

Pour OÏKOS KAÏ BIOS Les membres cofondateurs

OÏKOS KAÏ BIOS
Patrimoine Nature et Vie

OÏKOS KAÏ BIOS
Patrimoine Nature et Vie

© OÏKOS KAÏ BIOS 2007-2018

http://www.oikoskaibios.com