


LIAISON AUTOROUTIÈRE MACHILLY > THONON-LES-BAINS

Un projet de désenclavement du Chablais bien inséré dans son environnement

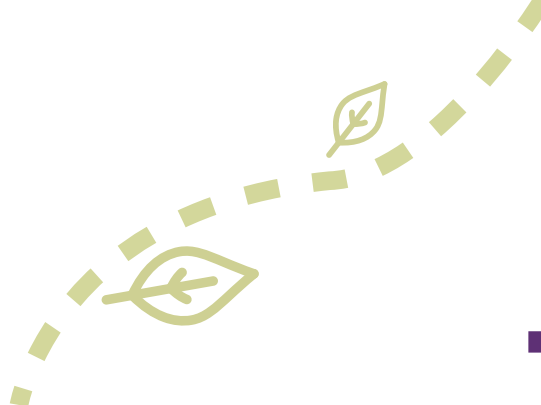


haute
savoie 
le Département

hautsavoie.fr



LA LIAISON
ENTRE **MACHILLY**
ET **THONON-LES-BAINS**
VISE À DÉSENCLAVER
LE CHABLAIS, AUSSI BIEN
POUR SES HABITANTS
QUE SES ACTIFS
ET ENTREPRISES.



En améliorant la desserte du territoire, elle va permettre d'apaiser la circulation et renforcer la sécurité sur le réseau existant, d'offrir un itinéraire performant et de favoriser la dynamique économique locale. Le projet, attendu depuis longtemps par les résidents et les acteurs économiques, a été pensé pour s'intégrer au mieux dans son

environnement. La logique adoptée repose ainsi sur 3 concepts clés: **«ÉVITER-RÉDUIRE-COMPENSER»**:

→ Éviter d'impacter l'environnement

y compris dès les choix de base du projet
(localisation, caractéristiques...)

Exemple: définir un tracé qui évite le marais de Margencel

→ Réduire au maximum l'impact

Exemple: réaliser des aménagements paysagers sur les sols mis à nu

→ Compenser en dernier lieu
les impacts résiduels

Exemple: recréer des habitats pour les espèces animales et/ou végétales

Un tracé choisi en fonction des milieux

Des études complémentaires sur les options de tracé ont été réalisées en 2015/2016 et ont confirmé le choix de la variante «Sud Planbois voie ferrée» retenu dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique du projet de route express en 2006. Cette variante représente une solution de compromis entre différents enjeux: fonctionnalité, structuration du territoire, activités agricoles, nuisances, patrimoine culturel, eaux, milieux naturels, paysages et coûts. Pour limiter les impacts supplémentaires sur l'environnement de l'aménagement d'un système de péage à Perrignier, le maître d'ouvrage a retenu son implantation à l'est de la RD25, au cœur de la zone d'activités de Perrignier dans un secteur déjà fortement anthropisé. En se calant le long de la voie ferrée à Lully et Perrignier, le tracé minimise au mieux l'impact sur la forêt de Planbois ainsi que sur la consommation de terres agricoles, tout en évitant les grandes zones urbanisées, toutes situées de l'autre côté de la voie ferrée.

Il est compatible avec les perspectives de développement des communes traversées et permet de sauvegarder les espaces agronaturels situés entre voie ferrée et forêt.

Il assure ainsi un équilibre entre la préservation du milieu naturel remarquable que constitue le massif de la forêt de Planbois et la protection des zones urbanisées développées à proximité, tout en limitant l'impact sur les surfaces agricoles.



1,4 M€
d'études

Des espaces agricoles évités au maximum

Sur le linéaire du projet, le territoire a conservé un caractère rural avec une activité agricole bien présente.

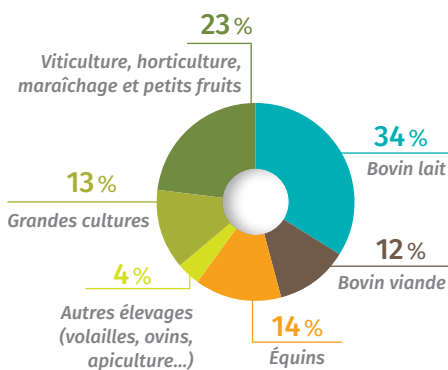
Fragilisée par la pression foncière, le morcellement des parcelles et la barrière physique des milieux naturels protégés comme la forêt de Planbois, l'agriculture enregistre néanmoins une baisse de ses surfaces au fil des ans.



Diminution de la surface agricole entre 2004 et 2015 sur les communes du projet et du littoral dont - 27% sur Thonon, - 12% sur Anthy, - 7% sur Allinges, - 6% Margencel

Pour préserver l'activité, le tracé choisi évite ainsi au maximum les exploitations et limite les impacts avec le rétablissement des accès et cheminements agricoles, y compris des passages pour animaux. Des accès seront également rétablis par la SNCF dans le cadre de la suppression des passages à niveau.

Exploitations agricoles du Bas-Chablais en 2016



221 exploitations en 2010

Une production diversifiée à forte valeur ajoutée (petits fruits, AOP fromagères et viticoles, maraîchage, foie gras/volailles...)

Une prédominance de l'élevage bovin souvent associé à de grandes cultures

Des exploitations équestres d'élevage et de loisirs



→ Les engagements en faveur de l'activité agricole

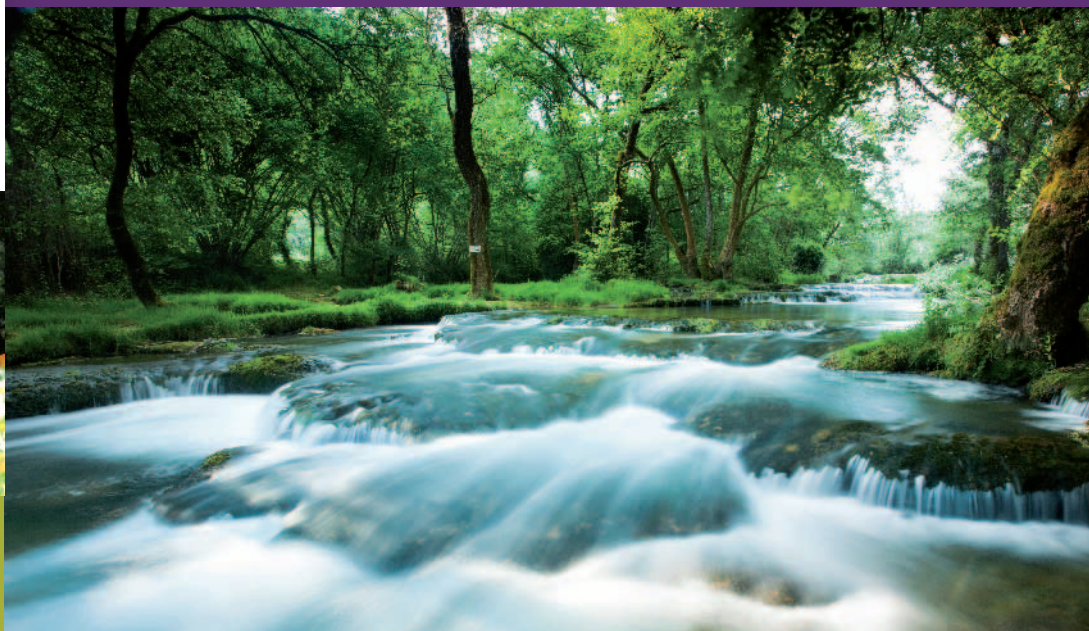
> Rétablissement des cheminements agricoles.

> Étude de compensation de surfaces agricoles.

> Limiter au maximum l'impact sur la consommation de surfaces agricoles lors de la recherche de compensation au titre des zones humides.

> Mise en place d'un fonds de compensation agricole collectif pour accompagner des projets (création de point de vente, travaux d'amélioration du potentiel agricole, aide à l'investissement...) en lien avec la profession agricole.

> Prise en compte de l'activité dans les documents d'urbanisme pour maintenir et préserver les espaces agricoles.





Les espaces naturels, la faune et la flore préservés

Par son tracé en jumelage à la voie ferrée, le projet évite autant que possible les espaces naturels et notamment les zones humides, qui abritent une diversité floristique importante et la majorité des espèces végétales patrimoniales et protégées recensées.

Les corridors écologiques interceptés par la liaison autoroutière seront rétablis pour permettre le franchissement par la faune.

→ Les mesures pour les milieux naturels, la faune et la flore

> *Évitement de la zone du marais de Margencel et des marais de Perrignier en phase travaux.*

> *Adaptation du calendrier des travaux à l'écologie des espèces.*

> *Réduction du risque de collisions lié à la circulation routière avec l'aménagement de passages sécurisés et de clôture de l'emprise autoroutière.*

> *Rétablissement des continuités écologiques et création de passages pour la petite et grande faune.*

> *Conservation de la biodiversité et du bon fonctionnement des écosystèmes en instaurant des mesures compensatoires visant à préserver les sites existants, à restaurer les sites dégradés ou en en renaturant de nouveaux.*



Les eaux souterraines et superficielles protégées

Le tracé ainsi que les choix techniques et constructifs (comme le dimensionnement des ouvrages hydrauliques ou la localisation des ouvrages d'art) assurent un rétablissement de tous les écoulements d'eau et la restauration des cours d'eau éventuellement modifiés en phase travaux.


→ Les mesures pour préserver les eaux souterraines et superficielles

> *Construction en remblai et protection renforcée évitant tout impact sur l'aquifère d'Anthy-sur-Léman, source du captage d'alimentation en eau potable.*

> *Implantation du nouveau viaduc du Pamphiot en dehors du lit mineur du cours d'eau.*

> *Rétablissement des continuités hydrauliques et écoulements (souterrains et superficiels).*

> *Mise en place d'un système de collecte et de traitement des eaux pluviales et de ruissellement sur la chaussée.*



UN TERRITOIRE DÉJÀ CONTRAINT

Avec une forte croissance démographique (doublement de la population en 40 ans), ainsi que des pôles économiques structurés autour de l'agglomération Thonon-Évian, des vallées touristiques et de la proximité de la Suisse, le Chablais est un territoire développé et urbanisé. L'urbanisation croissante des communes en bord du Léman tend d'ailleurs à s'étendre vers l'intérieur des terres, déjà occupées par plusieurs zones d'activités et traversées par des infrastructures linéaires de transport (routes et voie ferrée). L'habitat est aussi fortement présent le long du réseau routier départemental, très fréquenté par tous types de flux (locaux, régionaux...).

Le Chablais présente aujourd'hui un paysage en pleine mutation, avec des espaces diversifiés et déjà morcelés.

12 communes concernées par le projet

Machilly, Loisin, Ballaisson, Bons-en-Chablais, Fessy, Brenthonne, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel, Anthy-sur-Léman et Thonon-les-Bains



56 226
habitants (en 2013)



4 404
établissements économiques



221
exploitations (donnée 2010)



+ de 15 000
véhicules/jour dans certaines communes aujourd'hui

→ Aujourd'hui, des axes routiers polluants et bruyants

En plus de la pollution générée par le secteur résidentiel (chauffage au bois) et les activités économiques, le territoire subit celle liée aux deux routes départementales. Avec une forte circulation et une saturation du trafic, la RD 1005, reliant Genève à Saint-Gingolph, et la RD 903, entre Machilly et Thonon, sont en effet sources de pollution, et touchent notamment les habitats situés à leur proximité immédiate. Ces voies sont aussi responsables de nuisances sonores notamment vers Perrignier, Lully, Brenthonne, Bons-en-Chablais et Machilly (RD 903); Sciez, Massongy et Douvaine (RD 1005). La voie SNCF impacte également quelques constructions.

→ Demain, le projet va permettre d'améliorer l'ambiance sonore ainsi que la qualité de l'air aux abords des RD

et dans les bourgs. Il va ainsi réduire le nombre d'habitants exposés en éloignant le trafic des zones les plus denses. Des dispositifs spécifiques antibruit seront installés pour protéger les habitations les plus proches de la nouvelle liaison.

LE +

Les équipements de la liaison (protections acoustiques, bassins de rétention...) feront l'objet d'un traitement permettant la meilleure intégration environnementale de ces ouvrages. D'importants aménagements paysagers seront mis en place, notamment les zones aux sensibilités paysagères fortes qui feront l'objet d'aménagements spécifiques (échangeurs, zones à proximité des habitations, proximité du Château de Buffavent...).

QUI FAIT QUOI ?

Le projet s'appuie sur un étroit partenariat entre l'État et le Département de la Haute-Savoie, fortement mobilisé et engagé financièrement.

Le projet de liaison est porté par **l'État**, via le ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Il en délègue la maîtrise d'ouvrage au niveau local à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, sous l'autorité du Préfet de Haute-Savoie. La DREAL a conduit à ce titre les études et la concertation préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Après appel d'offres, l'État choisit le concessionnaire autoroutier et veille au respect des obligations réglementaires.

Une fois retenu, **le concessionnaire** sera chargé de mener la suite des procédures nécessaires à la mise en œuvre de l'opération, dont les études détaillées et le tracé définitif, ainsi que de construire, exploiter et entretenir la liaison autoroutière sur 50 à 60 ans. Il se rémunérera au moyen du péage.

Le Département de la Haute-Savoie est le partenaire central de la réalisation de la liaison dont il a financé intégralement les études amont. Il s'engage aussi à verser une éventuelle subvention d'équilibre au concessionnaire, à concurrence de 100 millions d'euros, si les recettes du péage s'avéraient insuffisantes pour équilibrer les coûts de construction.

SNCF Réseau va se charger des aménagements liés à la suppression des passages à niveau.

PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET DE LIAISON

18 JANV.
> 18 MARS
2016

Concertation publique (articles L.103-2 du Code de l'Urbanisme et L.121-9 du Code de l'Environnement)

2016

Publication du bilan de concertation. Études préalables et élaboration du dossier d'enquête, dont étude d'impact sur l'environnement

JUIN 2018

Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur le projet et la mise en conformité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes

FIN
2019

Décret en Conseil d'État (18 mois au plus tard après l'enquête publique) + Arrêté préfectoral pour la suppression des passages à niveau

2020

Appel d'offres de concession, réponses des entreprises candidates et désignation du concessionnaire

2020
>2022

Études détaillées du projet, procédures préalables aux travaux, acquisitions foncières

2023
>2024

Travaux

2024

Mise en service

MOBILISEZ-VOUS POUR SOUTENIR LE PROJET!

haute
savoie
le Département

DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

1, avenue d'Albigny
CS 32444 - 74041 Annecy Cedex
T / 04 50 33 50 00



hautsavoie.fr