

AGO 10 mars 2006 – Autoroute A-41

1. Plan de l'exposé :
 - a. Protection anti-bruit : sujet très sensible
 - b. Qu'est ce que soutient l'APEF
 - c. Comment nous intervenons sur l'A-41
 - d. Différence entre ATMB et ADELAC
 - e. Conclusion

2. Protection anti-bruit :
 - a. Version de décembre 2005 et janvier 2006
 - b. Version de mars 2006

3. Qu'est-ce que soutient l'APEF ?
 - a. L'APEF a poursuivi une réflexion sur les fondements de son action. Elle l'a publiée en 1992 dans « Réflexion sur l'Environnement et l'Ecologie »
 - b. Sur les transports, nous soutenons prioritairement les transports en commun car les seuls compatibles avec un développement « durable ».
 - c. Pour la liaison Annecy-Genève, un RER nous paraît le mieux adapté. Nous sommes donc contre cette liaison par autoroute. Nous avons proposé :
 - i. Un contournement de Cruseilles
 - ii. Des transports en commun principalement par chemin de fer.
 - iii. Sur la politique des transports en commun, nous nous associons aux mouvements fédérateurs qui militent dans cette direction. Conseil du Léman, Association des Transports et de l'Environnement, WWF, FRAPNA, etc.

4. Nos interventions sur la A-41
 - a. Voyant le peu de succès de nos propositions relatives aux transports en commun, et constatant que le projet autoroute avançait à grands pas, nous avons créé une commission inter-associations pour étudier et proposer une variante la moins nuisante possible pour **l'ensemble des riverains et de l'environnement** (1990-1994)

 - b. Nous nous opposons fortement à la proposition des 4 maires du secteur Nord. Nous présentons notre proposition dans toutes les instances, jusqu'au ministère des transports en 1994. Le Conseil d'Etat choisi notre variante en mars 1995, contre l'avis de l'administration centrale et de l'ensemble des élus locaux. Le décret d'utilité publique est signé par les ministres concernées en mai 1995.

 - c. Nous demandons et obtenons de participer au suivi du projet. Nous sommes représentés au Comité de Suivi des Engagements de l'Etat, dans les Commissions Communales d'Aménagement Foncier, et plus

récemment nous représentons la FRAPNA dans le Comité d'Accompagnement de l'A-41.

- d. Pour le stockage définitif des matériaux excédentaires, nous nous opposons au comblement partiel du vallon de la Folle avec busage de la rivière. Devant la fermeté de notre position, le Préfet créé en 1997 une sous-commission présidée par le sous-préfet de St Julien. Après plusieurs réunions houleuses, un compromis est trouvé : pas de busage de la Folle dépôt de 100'000 m³ (au lieu de 350'000) dans et à proximité du vallon. DUP en mars 1998 (prorogée en 2003), en **parallèles**, des compensations étaient prévues avec ATMB et la préfecture. Elles ne seront probablement pas honorées par ADELAC car ne faisant pas partie de la DUP. Par ailleurs, ADELAC n'est pas intéressé d'utiliser cette zone de dépôt. En mai 1998, en réponse à plusieurs demandes, le Préfet nous écrit que nous serons associés à la réflexion sur le stockage des matériaux excédentaires. Promesse qui ne sera pas tenue !
- e. Après un arrêt de plus de 7 ans, un nouveau concessionnaire, ADELAC, reprend le projet. Nous l'avons rencontré à plusieurs reprises pour demander :
 - i. Le respect du profil en long initial (autoroute enterrée au niveau du chef-lieu de Feigères) ou bien installer des protections acoustiques et visuelles équivalentes. **Nous avons presque obtenu gain de cause.**
 - ii. Une prise en compte de la situation 2006 par rapport aux études de 1995. Plus ou moins déjà réalisé. **L'état actuel de l'environnement vient à peine d'être publié.**
 - iii. Le rétablissement des chemins ruraux. **Succès très partiel, nous insistons pour le rétablissement du chemin du Biolay.**
 - iv. Création de passages dans le secteur Nord pour la grande faune. **Pour l'instant rien, pour ADELAC pas besoin.**
 - v. Le respect des sources, des ruisseaux et des rivières, y compris en période de chantier. Intégration du projet dans le contrat de rivières. **Des promesses.**
 - vi. Dé-salage de l'eau de ruissellement de l'autoroute. **Pas de succès, ADELAC propose le salage préventif !**
- f. Le projet a maintenant redémarré, il doit être réalisé pour la fin de 2008, aussi le constructeur est extrêmement pressé et ne veut pas de lourdeurs administratives comme les enquêtes publiques

5. Différence entre ATMB et ADELAC

La différence ne tient pas aux sociétés, mais au changement de nature du projet :

- a. Le projet ATMB était un projet public, sur financement public, dont l'étude était réalisée avec la participation de l'Etat (CETE et DDE) et la réalisation était confiée à une société d'économie mixte. Les droits et

obligations étaient définis dans le cadre de concertations réunissant toutes les parties avec la DDE comme modérateur qui néanmoins était aussi une partie !

- b. Le projet ADELAC reprend et actualise le projet ATMB, mais est réalisé avec des fonds uniquement privés. ADELAC et l'Etat ont signé une Convention de Concession qui contient TOUS les droits et obligations du concédant et du concessionnaire. Ce qui pourrait signifier que tout ce qui n'est pas dedans n'est pas opposable. De ce fait ADELAC ne procède pas par la voie de la concertation réunissant toutes les parties, mais par la consultation et la négociation bipartite, n'hésitant pas à opposer les requêtes des différents intervenants. La vieille recette : Diviser pour régner.

6. Conclusion

- a. Cette histoire montre que la société civile peut fortement influencer les grands projets structurants. Les « on n'y peu rien, c'est le pot de terre contre le pot de fer » et autre « c'est perdu d'avance » n'ont pas lieu d'être.
- b. Nous avons devant nous une période difficile, la phase de construction sera probablement très nuisante. Il nous appartient d'être vigilant et d'exiger que toutes les mesures de protection soient appliquées. L'APEF y veillera dans la mesure de ses moyens.

Nota : Une étude très intéressante du CETE sur l'impact (essentiellement économique) de l'autoroute sera bientôt disponible sur le web. Un lien sera à disposition sur le site de l'APEF.