



A.C.P.A.T

C/O Monsieur Claude Pinget, Président

26, chemin du Cry-Marnet

74380 Cranves Sales

association.acpat@laposte.net

Madame,

Nous sommes surpris de voir ressurgir ce projet contre lequel nous avons déjà agi. Pour mémoire, nous avons gagné notre recours contre le projet d'autoroute A400 : la DUP avait été invalidée le 28 mars 1997 par le Conseil d'Etat parce que le coût de l'opération excédait son intérêt et n'était, de ce fait, pas dans l'intérêt général.

En 2006, une nouvelle déclaration d'utilité publique était signée, cette fois-ci avec un financement d'Etat.

L'Etat, lucide, reportait ensuite ce projet à une échéance fort lointaine, ne le jugeant "pas prioritaire".

ETAT DES LIEUX

Nous sommes en 2016 et la situation globale a changé.

La Chablais change, une population nouvelle s'installe ici principalement pour pouvoir travailler en Suisse. Les automobilistes sont souvent seuls dans leur voiture, et les services de cars restent moins performants que les voitures individuelles. Seuls les trains sont compétitifs pour ce qui est du temps de parcours, mais pour la liaison Chablais/Annemasse uniquement. En 2003, on a investi, pour 100 € investis dans les transports, 85 € pour les routes : le rail a donc pris beaucoup de retard, ce qui explique pour partie la situation tendue d'aujourd'hui.

La notion d'intérêt général a changé

Au confort des personnes et aux notions de développement économique s'ajoutent aujourd'hui des facteurs qui étaient peu pris en compte il y a 10 ans, à savoir :

- l'évolution du climat.
- la qualité de l'air
- la biodiversité.
- la perte de surfaces agricoles.

Ces sujets sont des préoccupations majeures, d'intérêt général, et il est démontré depuis longtemps que les créations des routes encouragent à rouler plus et ont un impact négatif sur ces quatre facteurs.

La qualité de vie globale serait aussi impactée puisque la perte de foncier due à l'autoroute serait à "récupérer" dans le SCOT, donc imposerait une plus grande densification des bourgs, des villages et de Thonon, ce qui reste impopulaire. Alors que dans le même temps l'autoroute amènerait plus de personnes à s'installer dans le Chablais, avec l'illusion de pouvoir se déplacer mieux.

LES AUTRES SCENARIOS :

Dans le dossier de concertation, il n'y a pas eu d'autre scénario présenté que celui "avec autoroute et toutes choses par ailleurs égales". Or, cette autoroute, si elle voit le jour, n'ouvrira qu'en 2023. D'ici là, le contexte peut avoir beaucoup changé. Nous demandons donc des études de différents scénarios, dont par exemple :

1/ Sans autoroute et avec des transports en commun subventionnés à hauteur de ce qui est déjà promis + la subvention d'équilibre de 100 millions d'€ utilisée pour subventionner les achats de titre de transport. Toutes choses par ailleurs égales.

2/ Même que le 1/ mais après une votation Suisse visant à faire diminuer le travail frontalier.

3/ Même que le 1/ mais avec un cours du pétrole redevenu "normal" .
etc. Il faudrait étudier d'autres paramètres que les temps de trajets.

LES POSSIBILITES :

- Les transports en commun doivent peu à peu remplacer les voitures individuelles et pour que la population joue le jeu, il ne faut pas faciliter le transport individuel. Le BHNS et le Céva sont des projets avancés, et on risquerait un report du transport en commun vers l'autoroute si elle se faisait.

- L'économie de proximité, l'économie dématérialisée et le tourisme vert pourraient bénéficier d'une volonté politique forte en matière de mode de transport doux et de renoncement à une autoroute.

- Une véritable négociation avec Genève pour faciliter l'installation des frontaliers sur le territoire Suisse, à proximité des lieux d'emplois, éviterait une croissance de la population côté français et permettrait le maintien des populations locales, chassées par l'augmentation du prix du foncier : on éviterait ainsi de lancer de nouvelles personnes sur les routes.

REMARQUES SUR LE FINANCEMENT :

- Si cette autoroute est un projet national, il peut sembler discriminatoire d'en faire supporter la charge pour moitié aux seuls contribuables savoyards.

- Si c'est un projet d'intérêt purement local, donc qui justifie un financement partiel par le Conseil Départemental, il ne faut pas qu'il ait d'impact sur des ressources d'intérêt général au niveau de l'Etat (znieff, agriculture...) : or, ce projet avec ces 150 à 250 hectares artificialisés, est d'impact national. Un projet local ne doit pas non plus être en contradiction avec des objectifs nationaux, et il l'est si on s'en tient aux décisions prises lors de la Cop 21.

Le 16 mars 2016