



PREFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Mobilité Aménagement Paysages

Lyon, le 13 juin 2016

Affaire suivie par : Jean-Marie STAUB
Responsable d'opérations
Tél. : 04 26 28 63 89
jean-marie.staub@developpement-durable.gouv.fr

Liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains

Compte-rendu de la réunion publique du 18 février 2016
à Evian-les-Bains

LIEU : alais Lumière à Evian-les-Bains

PARTICIPANTS EN TRIBUNE :

Georges-François Leclerc, préfet de Haute Savoie
Christian Monteil, président du Conseil départemental de Haute-Savoie
Fabien Duprez, chef du service Mobilité Aménagement et Paysage, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Jean-Marie Staub, responsable d'opération, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

La réunion s'est tenue au Palais Lumière à Evian-les-Bains devant 120 personnes durant 2 heures et 15 minutes.

Introduction

Introduction par M. Marc Francina, député-maire d'Evian-les-Bains

Monsieur le maire remercie le préfet, le président du Conseil départemental, et les participants pour être venus si nombreux. Lorsqu'il était Vice-président en charge des routes au sein du Département, il avait proposé que l'Etat réalise le contournement de Thonon-les-Bains et que le Conseil départemental se charge de l'aménagement de la section Machilly-Thonon. L'assemblée départementale a retenu de réaliser le contournement de Thonon-les-Bains et Machilly-Thonon n'a pas été réalisé faute de moyens financiers. Avec le nouveau montage proposé, aujourd'hui le dossier avance.

Le maire souhaite ajouter qu'il faudra que la problématique de la traversée de Genève soit traitée par les Suisses et notamment au niveau du pont du Mont Blanc à Genève pour faciliter les déplacements des frontaliers.

Introduction par M. Leclerc, préfet de Haute-Savoie

Le préfet remercie le Député-maire de son accueil. Il rappelle que c'est la deuxième réunion publique qui se tient ce soir et qu'une réunion avec les représentants du monde agricole et les associations environnementales a eu lieu. Il précise que c'est un exercice de démocratie qu'il conduit en tant que représentant de l'Etat avec le concours du Département. La liaison autoroutière concédée, dont l'Etat est maître d'ouvrage, est un projet conduit avec le partenariat déterminant du Conseil départemental. C'est un projet qui soutiendra le dynamisme du territoire et qui ira de pair avec la bonne maîtrise de la consommation du foncier agricole et la maîtrise des espaces naturels. Il s'agit d'une part, d'accompagner le développement d'un territoire passionnant et d'autre part, de faire en sorte que ce territoire beau et authentique le reste dans sa dimension agricole et dans sa dimension écologique, paysagère et dans sa biodiversité. Le point important, et la garante y veillera également, est que chacun doit pouvoir s'exprimer librement.

Introduction par M. Monteil, président du Conseil départemental de Haute-Savoie

Le président salue et remercie les participants ainsi que les conseillers départementaux présents dans la salle. Il précise que le Département est engagé en faveur du désenclavement du Chablais depuis longtemps, notamment concernant le contournement de Thonon pour lequel il a été maître d'ouvrage. Suite aux difficultés de financement de Machilly-Thonon, le Département s'est engagé financièrement pour sa réalisation. Le Département s'est également engagé sur le volet multimodal des déplacements sur ce secteur, sur des sujets liés au ferroviaire, aux transports à haut de niveau de services ainsi que le sujet des navettes lacustres.

Introduction par Isabelle BARTHE, garante de la concertation

Mme Barthe rappelle que cette concertation est placée sous l'égide d'une garante nommée par la Commission Nationale du Débat Public et que c'est un exercice de démocratie participative. La CNDP a été saisi par la commune d'Anthy-sur-Léman au sujet du captage d'eau potable mais tous les acteurs sont invités à se prononcer sur le projet. La Commission Nationale du Débat Public veille à la transparence de l'information, à ce que s'expriment tous les questionnements ; que chacun puisse prendre la parole, et in fine que le maître d'ouvrage puisse prendre sa décision en connaissance de cause. Le rôle du garant est d'assurer la transparence de l'information, et le respect de l'argumentation. Cette concertation n'est en aucun cas un sondage, il s'agit plutôt de veiller à la qualité et la pertinence des échanges.

Présentation du projet

La DREAL présente le projet.

Le projet est intégré dans le schéma de transport multimodal du Chablais intégrant la liaison Machilly-Thonon est adopté en juillet 1999 suite à une large concertation. La section Chasseurs-Machilly-Thonon-les-Bains est déclarée d'utilité publique en 2006. En 2010, le secrétaire d'Etat chargé des transports annonce que l'Etat ne peut pas prendre à sa charge le financement de la section Machilly-Thonon. En 2014, la décision de recourir à la concession est prise. L'Etat lance des études préalables; et Le Conseil départemental de Haute Savoie prend la décision de prendre en charge la subvention d'équilibre si cela s'avère nécessaire.

De nombreux projets de **transports multimodaux** sont également prévus à l'horizon de mise en service du projet de Machilly-Thonon:

- BHNS d'Annemasse
- THNS sur la RD 1005 entre Thonon et Genève
- Tramway d'Annemasse
- Léman Express (CEVA)
- Déviation de Saint Gingolph

Le projet est une liaison à 2x2 voies sur **16 kilomètres** entre Machilly et Thonon les Bains. La date de mise en service est prévue à l'horizon 2023. En 2014, le coût de ce projet a été estimé à 200 millions d'euros.

Une nouvelle déclaration d'utilité publique est nécessaire car même si le projet reprend les caractéristiques principales de la route expresse déclarée d'utilité publique en 2006, la mise en péage modifie le bilan global du projet et l'utilité publique doit être réétudiée.

Il est nécessaire de désenclaver le Chablais du fait de l'attractivité de ce territoire qui se traduit par une augmentation de la population plus marquée que la moyenne en Rhône-Alpes. Le réseau routier est congestionné et la qualité de vie est dégradée dans les centres bourgs des RD 903 et 1005.

Le projet de bande d'étude présentée à la concertation s'appuie sur le fuseau d'étude déclaré d'utilité publique en 2006. C'est une bande de 300 mètres de large qui sera affinée au fil des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Le concessionnaire définira le tracé à l'intérieur du fuseau qui sera déclaré d'utilité publique.

L'ensemble des sensibilités du territoire aussi bien hydraulique, de biodiversité, de consommations agricoles et de maîtrise de l'urbanisation seront respectées. Les mesures pour éviter, réduire ou compenser les atteintes possibles à l'environnement seront étudiées et présentées au stade de l'enquête publique.

Le projet prévoit un **péage central au diffuseur Perrignier** pour n'arrêter les usagers qu'une seule fois. Deux options de localisation sont possibles : à l'est ou à l'ouest de la RD25. Chacune de ces variantes présente des avantages et des inconvénients. La variante est serait moins consommatrice d'espace que la variante ouest, mais a un plus fort impact sur le bâti et les zones humides. Le choix de la localisation de la barrière de péage sera effectué à la suite de la concertation et les caractéristiques géométriques du péage seront fixés par le concessionnaire.

Les montants de péage seront proposés par le concessionnaire dans sa réponse à l'appel d'offres de concession. Les coûts de construction et d'exploitation du projet seront financés par les recettes liées au péage et si cela s'avère nécessaire, une subvention d'équilibre sera versée.

A horizon 2023, entre 19 000 et 22 000 véhicules par jour entre Machilly et Perrignier sont attendus et entre 13 000 et 15 000 entre Perrignier et Thonon-les-Bains. Le projet va permettre d'envisager la création de zones 30 dans les bourgs traversés par les RD903 et 1005, et l'étude de l'interdiction de la circulation des poids lourds en transit sur ces routes départementales. Les gains de temps sur les itinéraires Evian-Annemasse ou Evian-Genève seront de l'ordre de 18 minutes en heure de pointe le matin.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est prévue en 2017-2018. L'appel d'offres de concession serait lancé courant 2019, pour un début des travaux dès 2022 et une mise en service fin 2023.

Echanges avec la salle

Question 1

Jean Christophe Bernaz, président de l'association Oui au désenclavement du Chablais demande des précisions sur l'accidentologie sur le plat de St Cergues depuis la mise en service de la liaison Chasseurs-Machilly. Il demande également des informations sur les acquisitions foncières du projet Machilly-Thonon, à savoir qui les financera et si une estimation a déjà été réalisée.

Le préfet rappelle que l'accidentologie était très prononcée avant les travaux de la section Chasseurs-Machilly. Ce point sera documenté et mis en ligne sur la page du projet.

La DREAL précise que 6 mois après la mise en service, un bilan des conditions de circulation et de sécurité doit être produit. La section Chasseurs-Machilly a été mise en service à 2x2 voies en novembre 2014. 6 mois après la mise en service il n'y avait pas eu d'accidents corporels recensés sur la section.

Concernant les acquisitions foncières, il n'est pas possible à ce stade du projet de fournir une évaluation budgétaire des acquisitions. Elles seront réalisées par le concessionnaire et ne seront pas anticipées. C'est en fonction du tracé final que les acquisitions seront faites.

La DREAL rappelle que l'ensemble des informations du projet est consultable sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes accessible par le lien www.machilly-thonon.fr

Question 2

Gaston Lacroix, maire de Publier s'exprime en faveur du projet. Il souhaite que la même énergie soit déployée pour travailler sur la partie à l'est de ce désenclavement, entre Thonon-les-Bains et St-Gingolph.

Le président du Conseil départemental rappelle que le Département est très engagé sur ce territoire au niveau de Meillerie, de la déviation de St Gingolph. Il cite également le projet de la ligne de Tonkin sur lequel la Région s'est penché, ainsi que les navettes lacustres.

Question 3

Stéphane Dupays, Directeur des Eaux Minérales d'Evian assure le soutien au projet par le groupe Danone. Il demande s'il est prévu d'étendre l'étude à un doublement des voies ferrées car cela permettrait d'augmenter les possibilités de trafic ferroviaire. Il précise que le groupe utilise beaucoup le mode ferroviaire actuellement mais craint que les croisements soient plus compliqués avec l'arrivée du CEVA.

Le préfet rappelle que le CEVA est la liaison entre Cornavin-Eaux Vives-Annemasse mais qu'il bénéficiera aussi à toute la Haute Savoie. Dans le projet actuel, il prévoit des trajets plus nombreux, fiabilisés et un développement du trafic. Le CEVA permettra aussi de créer des voies de déport et apportera une sécurisation du service ferroviaire pour toute la Haute Savoie.

La DREAL précise que le projet de liaison autoroutière permet de réserver la possibilité de doubler la voie ferrée.

Question 4

André Vuadens, adjoint au maire à Lugrin demande si le concessionnaire est connu et s'il y a des garanties pour ne pas dépasser le montant prévu de la subvention d'équilibre.

Le préfet rappelle que des opérateurs publics ou privés pourront répondre à un appel d'offre. C'est le maître d'ouvrage qui choisira le concessionnaire ; il est souhaité qu'il y ait un maximum de sociétés d'autoroutes qui répondent à cet appel d'offre pour assurer la qualité du projet et surtout la maîtrise des finances qui aura des conséquences pour l'utilisateur mais également pour le contribuable. S'il n'y avait pas eu la garantie du Conseil départemental d'apporter une subvention d'équilibre, il n'y aurait pas eu ce projet.

Le président du Conseil départemental rappelle qu'il s'est engagé en faveur du désenclavement du Chablais sur le contournement de Thonon à hauteur de 85 millions sur 135 millions investis. Concernant Machilly-Thonon, l'assemblée départementale s'est engagée à l'unanimité en faveur du projet en apportant une subvention d'équilibre.

Question 5

Gérard Lehmann, habitant d'Evian-les-Bains, rappelle qu'environ 40% de la recette du péage retourne à l'Etat. N'est-il pas envisageable de faire baisser ces taxes ? L'échangeur de Machilly est plutôt orienté vers Annemasse, or la circulation est très importante à Douvaine. Il demande ce qu'il en est du barreau Machilly-Veigy qui était prévu.

Le président du Conseil départemental précise que la commune de Douvaine travaille actuellement sur un plan d'aménagement et de sécurisation de son centre tout comme d'autres communes. Il rappelle également qu'il y a un projet de transport à haut niveau de service sur la RD1005 entre Thonon-les-Bains et Genève. Concernant le barreau Machilly-Veigy, il précise qu'il est situé dans un environnement d'une grande richesse et qu'aujourd'hui la priorité est donnée à l'aménagement de Machilly-Thonon.

Le préfet rappelle que la fiscalité indirecte n'est pas entre les mains du préfet, mais assure de la bonne utilisation des taxes.

Question 6

Michel Blanc, habitant de la commune d'Evian-les-Bains, estime que l'Etat aurait dû faire ce projet depuis 30 ans.

Le préfet rappelle qu'il y a 2 000 milliards de dette pour la France, Etat et collectivités inclus, et que c'est pour cela que l'Etat n'est pas en mesure de financer ce projet, et l'a classé à un horizon de réalisation lointain dans le rapport Duron. C'est suite à la réévaluation du projet et de ses hypothèses, démontrant son intérêt général, que le ministre en charge des Transports a pris la décision de faire aboutir le projet contre l'avis du rapport Duron. L'Etat a pris la décision de faire ce projet et ce grâce à la garantie du Conseil départemental.

Question 7

Jean Christophe Bernaz, président de l'association Oui au désenclavement du Chablais, demande si c'est bien le concessionnaire qui achètera les terrains et donc in fine qui sera propriétaire des terrains.

La DREAL explique que le concessionnaire réalisera les acquisitions foncières pour le compte de l'Etat. L'Etat sera donc le propriétaire de ces terrains et de l'équipement public.

Question 8

Gérard Peillex, adjoint au maire à Lugrin, demande quelle sera la durée de la concession.

La DREAL explique que les concessions les plus courantes ont une durée de 55 ans et que c'est cette hypothèse qui a été retenue.

Question 9

Pascale Escoubès, habitante d'Evian-les-Bains, explique que des procédés de routes photovoltaïques existent et demande si de telles innovations environnementales pourraient être mises en place sur cette liaison entre Machilly et Thonon.

Le préfet explique qu'il est nécessaire que cette technologie soit stabilisée d'ici l'appel d'offre à concession mais précise que toutes les innovations possibles doivent être envisagées, si elles sont utiles et rentables, mais aussi en faveur de l'écologie du projet.

La DREAL précise que les concessionnaires autoroutiers font régulièrement des travaux d'innovation en faveur de l'environnement sur leurs infrastructures.

Question 10

Marc Francina, Député-maire d'Evian-les-Bains, rappelle que sur l'entrée est du contournement de Thonon, il était prévu un doublement du pont de la Dranse. Aux heures de pointes, il y a actuellement un engorgement à ce niveau. Il demande si le Département prévoit d'étudier le doublement de ce pont.

Le président du Conseil départemental indique qu'il prend note de cette remarque et qu'il va regarder ce point.

Question 11

Stéphane Dupays, Directeur des Eaux Minérales d'Evian demande si le délai des études ne peut pas être réduit.

Le préfet rappelle que les normes et procédures en France ont toutes une utilité pour le projet et in fine permettent de concevoir le meilleur projet pour ses usagers, l'environnement et le niveau des dépenses engagées.

Question 12

Pascal Chessel, Marie de Marin, indique qu'en sortie du contournement de Thonon, il y a une saturation sur la zone du Larry et demande à ce que le doublement du pont de la Dranse soit étudié.

Le président du Conseil départemental indique qu'il va regarder ce point.

Question 13

André Buffet, habitant de Féternes, rappelle que dans les objectifs à atteindre il y a le désengorgement des villages traversés par la voirie départementale actuelle. Mais l'instauration d'une autoroute avec un péage peut avoir un effet dissuasif. Il regrette que la liaison ne soit pas gratuite comme c'est le cas dans d'autres régions de France, en Bretagne par exemple. Il ajoute que le projet est indispensable et pense qu'il aurait dû voir le jour depuis longtemps.

Le préfet rappelle qu'il y a deux types d'autoroutes actuellement : des 4 voies avec péages, et des 4 voies sans péage, mais que la majorité sont bien payantes. Certains tronçons sont libres de péage, car l'Etat avait à l'époque les moyens de financer ces projets. C'était une manifestation de la solidarité envers des territoires qui avaient besoin d'aide pour leur développement. Cet équipement routier est indispensable pour accompagner le développement du Chablais. Mais, il n'est pas possible de dire que la situation de la Haute Savoie est comparable à celle de la Bretagne et la région stéphanoise à l'époque de la construction des autoroutes gratuites sur ces territoires.

Le président du Conseil départemental ajoute que la gratuité pour le Département de Haute-Savoie signifierait d'investir 200 millions d'euros dans cette liaison en plus des 85 millions d'euros déjà investis pour le contournement de Thonon alors que sur le reste du territoire de la Haute-Savoie, les autoroutes sont payantes. Le rachat de péage entre Nangy et Viry, a coûté, il y a une trentaine d'années, 56 millions de francs. La gratuité est tombée au 31 décembre 2015 et ce rachat de gratuité pour la suite de la concession représente des centaines de millions d'euros, ce qui n'est plus envisageable aujourd'hui. Concernant Machilly-Thonon, la concurrence doit permettre un coût de péage raisonnable sur le tronçon entre Machilly et Thonon tout en obtenant un équipement de qualité.

La DREAL précise que même avec un tronçon payant, le déchargement du trafic sur les routes départementales est positif. Sur la RD903, il y aurait une baisse de trafic de 45 à 50% soit une division par deux du trafic. Sans péage, la diminution du trafic sur la RD903 serait de 60%, mais toute la problématique repose sur la capacité de financement de l'équipement. Il précise également que l'A47 entre Lyon et St-Etienne est aujourd'hui en mauvais état et qu'il n'y a pas de ressources affectées pour son entretien comme c'est le cas pour une autoroute concédée. Le projet d'A45 entre Lyon et St Etienne sera une autoroute concédée.

Question 14

Jean-Pierre Jacquier, habitant de Thonon les Bains et vice-président de la Frapna Haute Savoie, explique que sur la section A14 de 21 km qui relie La Défense à Orgeval, un système de détection du nombre de passagers a été installé. La gratuité est offerte pour les véhicules composés d'au moins 3 personnes.

Le préfet explique que la liaison Machilly-Thonon a été comparée à l'A14 lors de la plaidoirie auprès du ministre car elles comportent les mêmes caractéristiques : il s'agit bien de relier une zone résidentielle à une puissance économique (Genève). Concernant le système de détection du nombre de passagers, c'est un élément qui pourra être étudié.

Question 15

Monique Buffet, adjointe au maire de Champanges, précise qu'elle est frontalière. Elle rappelle que les fonds liés à la compensation financière genevoise collectés en Haute-Savoie sont importants. Elle demande pourquoi ne pas attribuer ces fonds à ce projet.

Le président du Conseil départemental explique que c'est bien avec une partie de ces fonds que le projet sera financé. Ces fonds financent aussi en partie les 65 millions d'euros investis en faveur du CEVA. Les fonds genevois collectés sont reversés à 55% pour les communes au prorata du nombre de travailleurs frontaliers résidents dans la commune, 15% restent au Département pour ses frais de gestion et le reste est affecté pour les projets structurants. Le Conseil départemental souhaite que ces fonds financent aussi les projets structurants au-delà du territoire genevois.

Question 16

Marc Lemaire, habitant de Thonon-les-Bains, s'exprime contre cette autoroute. Tout d'abord concernant l'emprise foncière, il demande quelle sera la réelle surface consommée par cette infrastructure et quelles surfaces de terres cultivables vont être supprimées. Les élus se plaignent des bouchons sur le pont de la Dranse, il faudrait faire un double pont, l'élargir, mais cela semble sans fin car les bouchons se déplacent toujours. Il demande ce qu'il se passera dans 20 ans s'il y a moins de véhicules qui circulent sur l'autoroute, est-ce que le Département continuera de contribuer financièrement s'il n'y a que 3 000 véhicules par jour.

Le préfet confirme qu'il faut être vigilant quant à la consommation de terres agricoles et d'espaces naturels en Haute-Savoie. Le Chablais possède une terre agricole très riche, une polyculture très féconde et des espaces boisés d'une grande richesse. Il précise qu'il faut distinguer deux catégories de consommations foncières : les consommations directes et indirectes. Il rappelle que c'est une bande d'étude qui est présentée aujourd'hui avec une consommation de 300 ha mais que le projet va converger vers un tracé plus précis. Les évaluations de l'effet direct de l'aménagement entre Machilly et Thonon-les-Bains montrent que les consommations seront inférieures à 100 hectares. Il ajoute qu'il n'y a pas que les consommations foncières liées au projet autoroutier mais aussi celles dues à l'habitat : les consommations indirectes. Sur ce point, il précise qu'en 2012, 365 ha étaient consommés par l'urbanisation et que suite au travail coordonné des services de l'Etat et des collectivités, en 2015, ce ne sont que 220 ha qui ont été consommés. Il ajoute que c'est également par le biais du SCoT que pourront être maîtrisés les effets indirects du projet sur l'urbanisation. Il précise également que le travail avec les organisations professionnelles agricoles et environnementales permettra également de s'assurer de la limitation de la consommation sur les espaces agricoles et naturels.

Le préfet rappelle que le désenclavement du Chablais sera multimodal avec notamment la consolidation du transport lacustre et l'amélioration des dessertes ferroviaires. Il s'agit de développer le territoire tout en préservant sa qualité environnementale.

Le président du Conseil départemental rappelle que le capital apporté au concessionnaire sert uniquement à boucler un plan de financement et sera apporté au début de l'opération. Le risque est entièrement porté par le concessionnaire.

La DREAL rappelle que les investissements du Contrat de Plan Etat-Région vont d'abord dans les transports en commun : 1 milliard en faveur des transports en commun contre 250 millions pour la route. L'outil de prévision de trafic développé en partenariat avec les collectivités, qui est multimodal, montre bien qu'il y a un besoin du mode routier.

Question 17

Pierrick Jacquier, habitant de Neuvecelle, demande pourquoi ce nouveau projet de désenclavement ne serait pas un échec comme les autres.

Le préfet explique qu'après la présente phase de concertation, un bilan du préfet et de la garante désignée par la CNDP sera adressé au ministre. Puis si la décision de poursuivre le projet est prise, la phase d'enquête

publique sera enclenchée. La décision du ministre de reprendre les études sur ce projet, la garantie financière et le dynamisme démographique du Chablais apportent de bons espoirs quant à l'aboutissement du projet.

Question 18

Serge Dupessay, président des Amis de la Nature du Chablais demande quelles mesures seront prises pour ne pas faire de cette nouvelle autoroute une barrière écologique.

La DREAL rappelle que des recensements et des inventaires d'espèces ont été réalisés dans le cadre du projet de la route express. Ceux-ci vont se poursuivre et vont donner lieu à une étude d'impact. Les études devront permettre d'éviter, de réduire et en dernier ressort de compenser les impacts du projet. L'Etat prendra des engagements qui s'imposeront au concessionnaire.

Question 19

Georges Gaillet, habitant de Thonon-les-Bains, demande qui sera garant de tout ce que l'Etat va imposer au concessionnaire. Il ajoute que sur Chasseurs-Machilly, les protections acoustiques ne font que 2m de haut alors qu'en Suisse elles peuvent atteindre 5 à 7 m de haut. Il demande à ce que dans chaque commune, il puisse y avoir des représentants des habitants qui puissent veiller au respect des engagements en faveur de la qualité de vie.

Le préfet rappelle qu'aujourd'hui, les routes départementales sont fréquentées par plus de 15 000 véhicules par jour. C'est une véritable source de nuisances pour les riverains et une perte de temps, une source de bruit, d'inefficacité. Le projet va permettre à chacun de gagner 18 minutes par jour soit 5 jours par an. Les engagements de l'Etat constitueront l'annexe d'un décret qui servira de base au cahier des charges du concessionnaire lors de l'appel d'offres.

La DREAL rappelle que concernant les aménagements acoustiques réalisés sur la section Chasseurs-Machilly, les objectifs réglementaires ont été respectés et les résultats sont très favorables voire même en deçà de 2 à 5 dB par rapport aux objectifs. La hauteur des protections acoustiques avait été limitée pour ne pas créer un effet de « mur » sur le plat de St Cergues.

Intervention 20

Une participante, Françoise Meynet, habitant de Thonon, exprime son désaccord quant au fait de dire que c'est la seule alternative. La liaison ferroviaire CEVA jusqu'à Saint Gingolph est attendue. Si cette liaison avait été réalisée plus tôt, il n'y aurait pas ces problèmes de circulation routière actuellement. Elle n'est pas non plus convaincue par les chiffres annoncés dans la présentation.

Intervention 21

Jean-Pierre Fillon, habitant d'Allinges, indique que le désenclavement ne doit pas être que multimodal mais qu'il peut également être numérique. En effet, une amélioration de l'infrastructure numérique aurait un impact positif sur la mobilité.

Le préfet remercie l'ensemble des participants et appelle aux contributions de chacun.