



RD903 > Liaison

A40 - CHASSEURS

**Améliorer les mobilités
et l'intégration
environnementale**

BILAN DE LA CONCERTATION

— Novembre 2022

Mise à jour janvier 2025



Sommaire

Introduction	p. 3
Un retour rapide sur la présentation du projet	p. 4
Le dispositif d'information et de concertation	p. 6
Un bilan chiffré de la concertation	p. 9
Les contributions des acteurs institutionnels et des associations	p. 11
Les thématiques abordées	p. 21
Les conclusions et orientations issues de cette phase de concertation	p. 33

Ce document a été réalisé sous l'autorité du Département de la Haute-Savoie
Maîtrise d'œuvre : BG Ingénieurs Conseils (Mandataire) et Sage Environnement (co-traitant)
Conception éditoriale, rédaction et réalisation : Ajuste Communication

Une mise à jour a été effectuée en janvier 2025

Introduction

Le présent document est le bilan de la concertation sur le projet de liaison A40 - Chasseurs de la RD903. Celle-ci s'est tenue du 4 mai au 22 juin 2022.

Ce travail est une analyse aussi bien quantitative que qualitative des différentes contributions des citoyens, des associations et des collectivités qui ont participé à cette concertation à travers les différents moyens d'expression mis à leur disposition.

Ce travail s'attache, tout en montrant les rapports quantitatifs qui existent entre personnes favorables et défavorables au projet, à restituer fidèlement l'ensemble des arguments, des questions et des débats auxquels a donné lieu cette concertation. La richesse et la pertinence des arguments guideront le maître d'ouvrage dans ses décisions.

Composé de cinq parties, ce bilan revient d'abord sur une présentation rapide du projet tel qu'il a été présenté à la concertation. Une deuxième partie présente l'ensemble du dispositif mis en place pour l'information du public et l'expression de celui-ci sur le projet.

La troisième partie s'intéresse aux aspects quantitatifs de cette concertation : le nombre de participants, le nombre de contributions écrites, le nombre de personnes présentes aux différentes manifestations, etc.

Les quatrième et cinquième parties sont consacrées à l'analyse qualitative de cette concertation. Il s'agit de donner un aperçu synthétique mais complet des différents points de vue et arguments exprimés sur le projet durant la concertation. De nombreux verbatims illustrent cette partie pour rendre compte des différentes tonalités des expressions. Cette présentation se fait selon les thèmes développés dans le dossier de concertation.

Enfin, le maître d'ouvrage livre sa conclusion et les orientations qu'il retient à la suite de cette phase de concertation.

Martial Saddier

Président du Conseil départemental de la Haute-Savoie

Un retour rapide sur la présentation du projet

L'État a porté durant plusieurs années un projet de création d'un nouvel axe à 2x2 voies pour relier le carrefour des Chasseurs et l'autoroute A40 avec plusieurs tracés traversant le plateau agricole de Loëx. Au regard de l'impact sur l'artificialisation des sols et le foncier agricole, l'État a finalement décidé de requalifier à 2x2 voies l'axe déjà existant de la RD903. Le Département désormais compétent sur la RD903, porte ce projet de requalification. Il consiste à achever la mise à 2X2 voies de l'axe entre l'échangeur de Findrol au raccordement avec l'A40 sur la commune de Nangy et le carrefour des Chasseurs sur la commune de Cranves-Sales.

Il prévoit également le réaménagement des échangeurs entre la RD903 et les principaux axes rencontrés.

Le projet permettra un véritable maillage du territoire pour les modes doux et suscitera une amélioration de l'offre de parking de covoiturage sur l'ensemble du périmètre concerné.

Enfin, le projet intègre la requalification environnementale de l'axe, avec la mise en œuvre de protections acoustiques, la création d'un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée ainsi que la création de passages pour la faune.

Le projet concerne le territoire des communes de Nangy, Contamine-sur-Arve, Fillinges, Bonne, et Cranves-Sales.

Les partis d'aménagement

AXE PRINCIPAL

- ♦ **Achèvement de la mise à 2x2 voies de la RD903 entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs, dans la continuité de l'itinéraire déjà aménagé à 2x2 voies après le carrefour des Chasseurs (RD1206).**

Objectif : Cette mise en œuvre va permettre la sécurisation des usagers et la compatibilité de l'aménagement avec les flux actuels et futurs.

- ♦ **Création d'une trémie couverte de 300 mètres environ au droit du hameau des Bègues.**

Objectif : Cet aménagement important va assurer la continuité urbaine et naturelle du hameau des Bègues, sur la commune de Fillinges, tout en supprimant les nuisances sonores et améliorer la sécurité routière.

SYSTÈMES D'ÉCHANGE

- ♦ **Reconfiguration complète du nœud A40/RD903 avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement sur l'A40 et résolution de la congestion du nœud autoroutier actuel**

♦ **Création des bretelles nécessaires à la connexion directe entre le CHAL et A40/RD903.**

Objectif : Cette reconfiguration majeure va permettre une meilleure séparation des flux locaux et de transit. Elle va sécuriser les accès pompiers et livraisons du CHAL et réduire fortement les circulations dans le centre-ville de Findrol.

♦ **Restructuration et rationalisation des autres points d'échange conservés (RD9, Loëx, Bonne, Le Creux, La Bergue, Chasseurs) avec création des mouvements manquants au niveau de l'échangeur de Bonne et suppression des mouvements dangereux et des accès directs de riverains.**

Objectif : La restructuration des systèmes d'échange va les sécuriser et les rendre compatibles avec les trafics actuels en contribuant à apaiser les centres-villes. Elle permet également de prévoir des aménagements cohérents avec ceux prévus pour les transports en commun et pour les modes actifs.

MODES ACTIFS ET PARTAGÉS

- ♦ **Réalisation d'une véritable offre d'itinéraires pour les modes actifs entre les deux extrémités du tracé (réalisation de la continuité de la véloroute Léman-Mont-Blanc), permettant un véritable maillage du territoire.**
- ♦ **Amélioration des traversées de la RD903 pour les modes actifs grâce à des ouvrages dédiés séparés des circulations automobiles.**
- ♦ **Préparation de l'arrivée du BHNS au niveau de l'échangeur de Bonne.**
- ♦ **Favoriser l'émergence de l'intermodalité.**

Objectif : Ces aménagements vont permettre le développement de l'intermodalité et des modes actifs sur ce secteur.

AMÉNAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

- ♦ **Mise en oeuvre d'ouvrages dédiés au passage de la faune :**
 - à la sortie du Hameau des Bègues à Loëx,
 - au niveau de l'échangeur de Bonne,
 - dans le carrefour des Chasseurs.
- ♦ **Mise en place d'un traitement séparatif continu des eaux pluviales de la RD903, sur tout l'itinéraire.**
- ♦ **Mise au gabarit des ouvrages de franchissement hydraulique.**
- ♦ **Mise en place de protections acoustiques aux normes actuelles.**

Objectif : Ces aménagements vont améliorer la qualité de vie des riverains et réduire l'empreinte environnementale de l'ensemble de l'ouvrage.

Le dispositif d'information et de concertation

La concertation publique sur le projet d'aménagement de la RD903 entre l'échangeur de l'A40 et le carrefour des Chasseurs était organisée du 4 mai au 22 juin 2022 au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme.

Celui-ci prévoit que les projets et opérations d'aménagement et de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement ou l'activité économique, et qui sont énumérés à l'article R. 103-2 font l'objet d'une concertation associant pendant la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les personnes concernées. Sont ainsi visés les investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

Les moyens d'information

♦ Le dossier de concertation

Un dossier de concertation de 28 pages présentant en détail les objectifs et les partis d'aménagement du projet était mis à disposition dans les mairies et téléchargeable sur le site internet du Département.



♦ **Les flyers d'information distribués dans les boîtes aux lettres des communes concernées**

♦ **Des achats d'espaces dans les médias :**

- ODS Radio : 125 spots diffusés entre le 4 mai et le 22 juin
- Radio Mont Blanc : 258 spots diffusés entre le 4 mai et le 22 juin
- Le Dauphiné Libéré : 4 publications
- Le Messenger : 4 publications

♦ **Des relais sur certains site internet des communes ou panneaux d'information**

♦ **Un espace dédié sur le site internet du Département**

www.hautesavoie.fr/enquetes-publiques

♦ **Un film de présentation du projet**

Les moyens d'expression et d'échanges

♦ 5 réunions publiques se sont tenues dans chacune des communes concernées

- Le 4 mai 2022 à Contamine-sur-Arve, salle polyvalente de Villy,
- Le 9 mai 2022 à Bonne, salle communale
- Le 12 mai 2022 à Fillinges, salle Louis Millet
- Le 17 mai 2022 à Nangy, salle communale
- Le 23 mai 2022 à Cranves-Sales, Maison des sociétés



♦ Une adresse e-mail

concertationa40-chasseurs@hautesavoie.fr

♦ Les registres en mairie

Des registres ont été mis à disposition des riverains dans les communes de Bonne, Contamine-sur-Arve, Cranves-Sales, Fillinges et Nangy.

Un bilan chiffré de la concertation

Plus de 570 personnes présentes aux réunions publiques

- ♦ **Contamine-sur-Arve : environ 90 personnes**
- ♦ **Bonne : environ 70 personnes**
- ♦ **Fillinges : environ 85 personnes**
- ♦ **Nangy : environ 85 personnes**
- ♦ **Cranves-Sales : environ 250 personnes**

3 981 visites de la page internet consacrée au projet et 1 136 téléchargements du dossier de concertation

Les contributions des citoyens

- ♦ **169 contributions par courriel**
- ♦ **113 contributions et questions lors des réunions publiques**
 - Contamine-sur-Arve : 19
 - Bonne : 14
 - Fillinges : 26
 - Nangy : 26
 - Cranves-Sales : 28
- ♦ **5 contributions dans les registres de mairies**

Les retombées dans la presse

- ◆ Le Dauphiné libéré : 3 articles
- ◆ Le Messager : 1 article
- ◆ 8 Mont-Blanc : un reportage

Lundi 6 Mai 2022
Type : Presse écrite
Couverture : Local ou Régional
Page 1 / 1



11 / 42

Retour au sommaire

LUNDI 16 Mai 2022
Type : TV
Couverture : Local ou Régional
Page 1 / 2

8 Mont-Blanc

JT de 18h00

La fin de l'Artésienne ?



Le Président du Département de la Haute-Savoie en a fait sa priorité pour sa mandature. Depuis le 4 mai jusqu'au 22 juin prochain, Martial Saddier va à la rencontre des cinq communes concernées par cet aménagement. Une concertation publique qui devrait apporter plus de précisions sur le projet de liaison entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs.

L'échangeur de Findrol, un des principaux points noirs du département en matière de circulation. Tous les jours et presque aux heures de pointe, le même scénario. Aux alentours du centre hospitalier Alpes (Liman), le trafic est complètement congestionné. La liaison A40 - Carrefour des Chasseurs aura donc la difficile mission de fluidifier cette circulation. A quelques encablures de là, le petit village de Fillings est une des communes les plus impactées par ce projet. Ce jeudi soir, une réunion publique organisée par le Conseil départemental avait donc lieu. Un rendez-vous indispensable organisée en même temps qu'une phase de concertation publique.



Prochaines étapes du projet : concertation de mai à juin, juillet à octobre, bilan de la concertation publique, Novembre 2022 à juillet 2023, prise en compte des avis, juillet 2023 au premier trimestre 2025, déclaration d'utilité publique, Premier trimestre 2025 : lancement des travaux.

7 / 23

Retour au sommaire

Les contributions des acteurs institutionnels et des associations

Nous avons choisi de distinguer ici les contributions des différentes mairies qui se sont exprimées à travers des délibérations ou des votes de motion, les contributions d'institutions, les contributions des associations ou collectifs organisés.

Collectivités

Communauté d'agglomération Annemasse – les Voirons (Annemasse Agglo) : délibération du bureau

- ♦ Annemasse Agglo donne un avis favorable au projet compte tenu :
 - de la plus-value apportée au réseau routier primaire en assurant la desserte du Chablais et en contribuant à assurer le grand contournement de l'agglomération d'Annemasse,
 - des améliorations apportées en termes de sécurité, de bruit et de mobilités actives,
 - de la prise en compte des contraintes environnementales, agricoles et de la préservation de la ressource en eau,
 - de la prise en compte du projet de TCSP Gare-Bonne-CHAL sous maîtrise d'ouvrage d'Annemasse-Agglo et de la véloroute Léman Mont-Blanc,
 - des mesures d'accompagnement évoquées notamment dans le domaine du covoiturage ;
- ♦ donne un avis favorable à la proposition du département de réglementer à 90 km/h la liaison entre le carrefour des Chasseurs et Findrol ;
- ♦ rappelle la volonté que l'aménagement soit mis en service dans une temporalité la plus proche de la mise en service de l'autoroute Thonon-Machilly ;
- ♦ approuve la nécessité de mettre en œuvre les actions environnementales (corridors à faune, tourbières, bruit, air) pour lesquelles Annemasse-Agglo souhaite être partenaire ;
- ♦ demande l'élargissement du périmètre d'étude du projet dans le secteur du carrefour des Chasseurs sur la RD 1206 jusqu'au carrefour de la route des Cheneviers et de la route des 2 montagnes aux Québec pour améliorer la desserte du P+R Altea, de l'interface avec la zone d'activité et de l'entrée d'agglomération ;
- ♦ demande la communication des résultats de l'étude bruit et d'élargir le périmètre de travail sur le bruit à l'axe chasseurs-Machilly ;
- ♦ sollicite l'association d'Annemasse Agglomération dans les instances de concertation et de conception du projet notamment pour les sujets ayant trait aux transports, à la mobilité active et à l'insertion environnementale ;

Bonne : avis de la mairie

- ♦ **Échangeur de Bonne**

- ♦ Demande d'interdiction de la traversée de Bonne par les poids-lourds venant de la RD903 (nord ou sud) qui pourront avec le nouvel aménagement facilement rejoindre la vallée du Giffre en prenant l'échangeur de Findrol et la RD9.
- ♦ L'indication sur la RD907 dans le sens Annemasse -Taninges au niveau du premier giratoire doit être donnée pour que les automobilistes allant au-delà de Bonne utilisent la RD903 en direction de Findrol-RD9

♦ **Entre l'échangeur de la Bergue et celui de Loëx**

- ♦ Diminuer les nuisances sonores sur cette portion grâce à une limitation de la vitesse à 90 km/h avec un radar tronçon, un bitume absorbant le bruit, des murs anti-bruit respectant la qualité du paysage.

♦ **Échangeur de Loëx**

- ♦ Redimensionner le carrefour de la sortie RD 903-RD198 pour un trafic plus important et le sécuriser pour tous les modes de déplacement.

Contamine-sur-Arve : avis de la commune

♦ **Flux de circulation dans le hameau de Findrol et sur les voiries communales avoisinantes**

- ♦ Étudier une liaison Nangy-direction Vallée Verte plus directe et sans traversée de hameau.
- ♦ Étudier la mise à sens unique descendant de la Route des Granges, avec l'unique possibilité d'y parvenir en tournant à droite depuis la RD9 en sens montant semble plus appropriée pour sécuriser le secteur et pour éviter l'augmentation du trafic de transit sur la Route des Granges.
- ♦ Préciser la gestion de la desserte entre le giratoire situé route de Findrol en direction du CHAL des habitations et des entreprises, et préciser les aménagements prévus pour faire respecter la liaison dédiée aux modes doux.

Cranves-Sales : avis de la commune

La commune de Cranves-Sales tient à souligner l'ambition globale du projet et ses éléments très positifs d'amélioration nette de la sécurité des usagers et de la fluidité du trafic, sur l'ensemble du parcours, la simplification de l'échangeur des Chasseurs, la création d'itinéraires cyclables en site propre, la prise en compte des corridors biologiques et la construction de passages à faune, la volonté de limiter au maximum les impacts fonciers sur les habitations existantes. Elle pose néanmoins plusieurs questions :

♦ **Concernant le réaménagement de l'échangeur du Creux**

- ♦ Étudier toutes les possibilités techniques afin de conserver le quatrième mouvement présent aujourd'hui sur l'échangeur pour éviter un fort report de circulation sur la route de Lossy et dans le chef-lieu.
- ♦ Restituer l'ouvrage de régulation hydraulique sur le ruisseau des Nants en cas d'impact par la bretelle de sortie sud.
- ♦ Une pente de 15 % du raccordement avec la route du Pont Rouge, en sortie du passage inférieur du Creux, semble inadaptée au contexte.

♦ **Concernant l'échangeur des Chasseurs**

- ♦ Dissocier la circulation des animaux de celle des vélos sur l'actuel pont routier.

◆ **Concernant l'impact du projet sur la RD907 dite route de Taninges**

- ◆ Reprendre le pont sous le chemin des Esseims, en entrée d'agglomération de la commune, pour adapter le gabarit à tous les véhicules.
- ◆ Compléter l'aménagement cyclable étudié par la commune depuis la Bergue, par la RD183 puis sur la RD907 jusqu'au giratoire avec la route des Fontaines, par une section aménagée sur la RD907 en direction de Bonne.

◆ **Concernant les aménagements cyclables**

- ◆ Prévoir un passage souterrain sur cette traversée au niveau du nouveau giratoire ouest de l'échangeur de Bonne.
- ◆ Préciser si la piste est séparée du chemin de la Péraille et dans ce cas, le foncier est-il suffisant pour absorber ce nouvel élément ?
- ◆ La circulation cyclable est-elle en partage avec la circulation automobile de la voie communale ?
- ◆ Enfin, les revêtements, l'éclairage des passages inférieurs et l'accès cyclable au P+R prévu à l'entrée ouest de Bonne doivent faire l'objet d'une attention particulière.

◆ **Concernant les perméabilités de la RD903 à retrouver *via* des passages inférieurs**

- ◆ La commune insiste pour que le passage sous la RD903, au niveau du chemin de la Péraille en direction du chemin rural de la Côte, soit étudié comme évoqué initialement.

◆ **Concernant le chemin agricole existant à l'est de l'actuel tracé, au sud-est de l'échangeur des Chasseurs**

- ◆ Étudier le maintien de l'intégralité de ce chemin. À défaut, de nombreuses parcelles agricoles deviendraient enclavées.

◆ **Concernant la vitesse sur la RD 903**

- ◆ La commune de Cranves-Sales est favorable à une vitesse limitée à 90 km/h.

◆ **Concernant les nuisances sonores**

- ◆ La commune sera attentive à ce que chaque parcelle durablement constructible, et pas seulement chaque parcelle construite, bénéficie de protections acoustiques le long de la RD903
- ◆ Prévoir également des protections sur les amorces de la RD907, au niveau de l'échangeur de Bonne, en accompagnement des deux nouveaux carrefours giratoires.

◆ **Concernant les pollutions atmosphériques**

- ◆ Connaître les mesures mises en place pour mesurer la pollution aux abords de la RD903 après les travaux et les mesures envisagées dès à présent pour limiter cette pollution.
- ◆ Envisager de planter des arbres pour absorber une partie du CO2.

Fillinges : avis de la commune

La commune de Fillinges est très favorable à ce projet dans son ensemble, reconnaissant que les impacts sur sa population ont fait partie intégrante du travail de conception. Les habitants comme les élus appellent à ce que cette préoccupation demeure importante dans l'approfondissement du projet et qu'ils aient l'occasion d'être associés le plus fortement possible tout au long de la poursuite du projet et dans sa phase de réalisation.

La commune identifie un certain nombre de points sur lesquels elle entend poursuivre le travail constructif qui a déjà eu lieu sur ce projet.

♦ **Les fonctionnalités**

- ♦ L'accès à la zone d'activités dite de « Findrol » sur laquelle la CC4R engage une extension en amont, doit être l'occasion d'une réflexion conjointe.
- ♦ L'accès en fond de zone d'activités au hameau des Rochers devra également faire l'objet d'une réflexion plus précise.
- ♦ Le lien en voirie carrossable entre le hameau des Rochers et des Bègues fera l'objet d'une réflexion communale en concertation avec la population des hameaux concernés, mais devra faire l'objet d'une concertation étroite avec le département et l'équipe du projet.
- ♦ Les projets de signalisation sur ce projet complexe et conséquent constitueront un enjeu stratégique.

♦ **Le cadre de vie**

- ♦ Il faudra intégrer dans le détail du projet tous les dispositifs d'amortissement sonore possibles pour les riverains plus éloignés de la tranchée couverte : coteaux en surplomb immédiat (Nangy, Fillinges) ou au cœur du nœud (Contamine, Nangy).

♦ **Les mobilités actives, transports en commun et covoiturage**

- ♦ Le projet du rond-point d'Arpigny propose des arrêts pour les lignes T5 (Annemasse Agglo) et la ligne C (Proxim'iti). Il est impératif que la desserte de la zone et de l'habitat à cet endroit soit étudiée avec soin.

♦ **L'économie**

- ♦ La commune souhaite qu'un travail puisse être engagé auprès des entreprises impactées par le projet et que la commune puisse y être largement associée.

♦ **L'écologie**

- ♦ La commune plaide pour que les bassins de rétention obligatoires puissent être conçus sous une forme favorable à la biodiversité humide. Pour mémoire ce secteur a autrefois été une zone humide.

♦ **La phase travaux**

- ♦ La commune demande à être étroitement associée aux solutions et décisions qui seront mises en place lors de la mise en œuvre du chantier.

Lucinges : courrier du maire

♦ **Environnement et ambiance sonore :**

- ♦ Demande une limitation de vitesse à 90 km/h.

Nangy : observations du conseil municipal

Globalement satisfait de l'aménagement de la trémie couverte qui va restaurer une continuité et des itinéraires cyclables proposés, le conseil municipal de Nangy pose certaines questions.

♦ **Accès à différents secteurs**

- ♦ L'accès à la commune de Nangy depuis la sortie A40 se fait-il toujours par Findrol ou par le nouveau giratoire de la ZA de Fillinges ? La route d'accès à la Zone des Ranaudes depuis Findrol reste-t-elle ouverte ? Dans ce cas, n'y a-t-il pas un risque de shunt par Findrol pour tous ceux qui souhaitent aller en direction de Nangy-Arthaz ?
- ♦ Concernant l'accès à la ZA des Bègues, un tourne-à-gauche est-il prévu sur le nouvel accès à l'ouest ?
- ♦ Intégrer la modification de la route des Vainges afin de maintenir l'accès existant au hameau de Boringes et à la zone d'activité des Vainges.

♦ **Modes actifs et intermodalité**

- ♦ Le conseil s'interroge sur le traitement technique des voies cyclables au niveau des 3 giratoires consécutifs entre la sortie A40 et le CHAL.

♦ **Sécurité**

- ♦ Les aménagements projetés dans la présentation ne correspondent pas au besoin de sécurisation de la route de Soly vers Nangy ou vers le quartier de la Coulaz, avec une traversée successive de 3 passages piétons, se trouvant hors agglomération.
- ♦ Traiter le croisement entre la RD903 et la route des Vainges, non sécurisé aujourd'hui, avec la présence d'une voie d'accélération qui s'insère sur le carrefour.
- ♦ Permettre le déclassement de la RD1205 comme voirie structurante, donnant ainsi la possibilité de faire des aménagements au centre-ville, pour la sécurité de tous les usagers.

♦ **Environnement et ambiance sonore**

- ♦ Proposer l'implantation des protections acoustiques à partir d'une étude d'impact sonore depuis la sortie de la tranchée couverte jusqu'au passage de la butte de Loëx.

♦ **Insertion paysagère du projet**

- ♦ Avoir connaissance des études réalisées sur les insertions paysagères

Saint-Cergues : courrier du Maire

Le maire de Saint-Cergues, par ailleurs président d'Annemasse Agglo, demande des murs antibruit le long de la 2x2 voies sur la commune.

Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes (Réseau Proxim iTi) : contribution

Le SM4CC remercie le département pour le lancement de cette concertation portant sur un aménagement qui structurera le territoire pour plusieurs dizaines d'années. Le choix de l'emplacement de ce projet sur l'emprise déjà existante, limite de fait l'artificialisation des sols.

Il souligne l'effort mis sur le développement des modes doux, en particulier le réseau de pistes et voies cyclables. Ce maillage viendra répondre aux demandes fortes de la part de nos concitoyens en matière d'infrastructures cyclables.

♦ **Une contribution par rapport aux transports en commun**

Le SM4CC propose une contribution qui porte sur plusieurs orientations dans le cadre de l'emprise du projet :

- ♦ Rendre l'offre en transports collectifs et modes partagés (covoiturage) plus attractive aux endroits où l'aménagement prévu est en mesure de produire des effets.
- ♦ Améliorer les interfaces entre les différentes mobilités et l'interopérabilité *via* : l'aménagement des arrêts de transport public (visibilité, localisation, aménagement), la localisation et l'accessibilité des P+R, les liaisons entre les pistes cyclables et les autres mobilités.
- ♦ le SM4CC est engagé dans une démarche de développement de son offre de transports collectifs.. Celui-ci devrait porter à court et moyen terme l'offre à la demi-heure ou à ¾h sur chacune des lignes. Cette offre supplémentaire se combinera à l'offre déjà présente sur le secteur..Il semble important que le Département puisse mener une étude technique visant à intégrer au mieux l'offre existante et future dans le périmètre du projet, notamment en étudiant des espaces de rabattement au droit des voies, les possibilités d'insertion légères ou de sites propres et priorités aux feux et giratoires, où ce serait pertinent.
- ♦ Il paraît également opportun d'envisager l'extension des sites propres du futur BHNS jusqu'au CHAL dans le cadre de l'emprise du projet.

Ville-la-Grand : contribution de Mme la Maire

- ♦ Une réflexion sur les autres mobilités portées spécifiquement sur les trajets du quotidien (notamment domicile - travail) par le département doit être proposée.
- ♦ En tant que commune d'entrée d'Annemasse agglo, je demande que le périmètre d'étude soit élargi jusqu'à la rue des Deux montagnes au Québec.
- ♦ J'insiste sur la présence d'un corridor écologique répertorié dans le cadre des CTENS portés par le CD74 et protégé dans le PLU communal au niveau de la route des Chasseurs. Un réaménagement routier permettant d'augmenter le flux de véhicules et changeant les infrastructures existantes serait nuisible au passage de la faune.
- ♦ Je demande d'être directement associée dans les instances de travail et de décision en complément d'Annemasse Agglo.

Associations, collectifs et organisations syndicales

ACPAT (Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement et les Transports)

De nombreux membres de l'association ont assisté aux différentes réunions organisées dans les communes traversées et ont également étudié le dossier proposé sur le site du CD74.

♦ Opposition à l'élargissement à 2x2 voies et au tunnel

- ♦ Ne pas conditionner la sécurisation du carrefour du CHAL, la création de passages pour les traversées d'animaux ou la création d'un itinéraire cyclable à la réalisation d'une voie rapide et d'un tunnel.
- ♦ Étudier les solutions plus rapides à réaliser (le covoiturage, le développement du réseau de transports en communs, la desserte du CHAL).
- ♦ Tenir compte du prix de l'essence et du prix du gasoil pour la construction ainsi que des difficultés d'approvisionnement à venir.

- ♦ Impacts négatifs sur le climat avec l'émission de CO2 (voire de méthane) due au chantier ainsi qu'à l'augmentation du trafic induit.
- ♦ Pas de réponse apportée aux impacts fonciers liés au chantier et aux déviations.
- ♦ Pas de réponse satisfaisante au problème de la nuisance sonore (effet limité des murs anti-bruit, usure rapide des enrobés acoustiques).
- ♦ Construire en urgence merlons et murs anti-bruit.
- ♦ Construire les passages animaux.
- ♦ Envisager des constructions de pistes cyclables autres que celles du projet.

Alter'Mobil

Le collectif souligne la volonté d'améliorer les conditions de sécurité dans ce secteur complexe et accidentogène. Toutefois, il déplore « *un projet d'un autre temps qui fait la part belle au trafic automobile et qui envoie un signal contradictoire à la population du Nord Haute-Savoie en matière de choix modal* ».

♦ Mobilité et modes actifs

- ♦ Le projet ne répond pas aux enjeux en matière de transition écologique, énergétique et climatique.
- ♦ Pas de mesure concrète pour favoriser le développement d'une offre en transports collectifs attractive.
- ♦ Comment l'amélioration de la desserte en bus du CHAL est-elle prévue ?

♦ Qualité de l'air

- ♦ Si l'amélioration de la fluidité du trafic peut avoir un effet positif sur la pollution dans ce secteur, le projet est surtout un encouragement à l'utilisation des transports individuels motorisés.

APE2R (Association pour la Préservation de l'Environnement et le Respect des Riverains Fillinges-Nangy)

L'association note de grands progrès dans les études et la préparation du projet de liaison A40-Chasseurs et apprécie aussi l'effort de transparence notable des responsables de ce projet. Elle se veut néanmoins vigilante sur les points suivants :

- ♦ Les impacts sonores sur les riverains (installation de murs anti-bruit, type de revêtement de la chaussée, mesures de bruits après construction de la route et rectification en cas de nuisance sonore).
- ♦ La construction éventuelle d'une route temporaire qui ne servirait que pendant les travaux pour dévier la circulation, et qui serait construite sur une partie du tracé A bis (autres solutions possibles ?, délai de « déconstruction » de cette route après les travaux, remise en état des terrains).
- ♦ Les entrées/sorties des zones de Findrol et des Bègues et comment les relier ainsi que l'aménagement de ces routes pour les piétons notamment (enfants qui se rendent aux arrêts de bus scolaires).

- ♦ La voirie de liaison qui passe au dessus de la tranchée couverte, et qui rejoint la route des Roches actuelle (elle reliera à terme les deux parties de la ZAE Fillinges-Findrol) : fréquentation de cette route, impact sur les riverains...
- ♦ Le pont pour les animaux et l'agriculture très proche de la sortie de la tranchée couverte (emplacement judicieux ? réelle utilité ? emprises ?).
- ♦ La desserte des terrains agricoles.
- ♦ L'aménagement du hameau des Bègues.
- ♦ La mise en œuvre des engagements annoncés, tels que les pistes cyclables, la voirie de liaison...

Collectif des riverains (impasse du Môle, chemin des Louves et RD903B)

♦ Réclamation contre l'ouverture de l'impasse du Môle

- ♦ L'ouverture de l'impasse du Môle va augmenter les nuisances sonores, qui sont déjà très élevées et l'insécurité des riverains, notamment des enfants.

Confédération paysanne

♦ Avis négatif pour la globalité du projet, malgré l'approbation des parties "cyclables, sécurité et environnement"

- ♦ Déviation du carrefour de Findrol réalisée le temps de la construction de la tranchée couverte : combien de temps cette situation durera-t-elle ? Dans quel état les terrains seront-ils rendus au terme des travaux ? N'existe-t-il donc aucun risque que le provisoire ne devienne définitif ?
- ♦ Crainte de l'apparition d'une nouvelle voie parallèle au tracé retenu, et réservée aux tracteurs.
- ♦ Le projet aura pour effet une augmentation des trafics globaux donc de nouvelles congestions (paradoxe de Braess). Par ailleurs l'ampleur des travaux engendrera une très forte consommation de matières premières, directement ou non, et de grosses émissions de gaz à effet de serre.
- ♦ L'objectif ultime doit être la réduction du trafic routier, donc des nuisances qui lui sont associées, en particulier la pollution de l'air.

Faucigny Air Models

♦ Impact foncier

L'association Faucigny Air Models s'inquiète de l'impact du projet sur son terrain. La modification de la route des Chasseurs entraînera une déviation et la création d'une route provisoire pour la construction de la tranchée couverte qui passera sur sa parcelle de location. L'association n'a aucune certitude que la parcelle lui sera restituée et ne dispose pas non plus d'information quant au délai de restitution. Elle souhaite une solution de rechange pour éviter sa dissolution.

Inspire

L'étude du projet A40 - Chasseurs détaille ces points :

- ♦ L'impact du projet sur la circulation automobile dans la vallée de l'Arve avec une question : quelle augmentation de trafic sera générée ?

- ♦ L'impact de cette circulation sur les émissions de polluants de l'air dans la vallée de l'Arve, avec la prise en compte des émissions à l'échappement, mais aussi de celles liées à l'abrasion des pneus, des freins et de la route. Ces émissions hors échappement sont en augmentation constante, en lien avec l'accroissement du poids des véhicules (électrification du parc, augmentation de la circulation des véhicules type SUV...). Il faudra aussi analyser l'impact des polluants secondaires, comme l'ozone, gaz qui provient en partie de la transformation des émissions de gaz dits précurseurs d'ozone, émis par les transports.
- ♦ L'impact bien évidemment sur les émissions de gaz à effet de serre.
- ♦ L'évaluation sérieuse des solutions alternatives à la voiture solo, en particulier le développement de la mobilité à vélo et en transports en commun (Léman Express, Bus à haut niveau de service, bus urbains), ainsi que le covoiturage sous toutes ses formes (régulier ou ponctuel).
- ♦ Outre les objectifs de sécurisation et de fluidification de la circulation, l'objectif de diminution du trafic automobile devrait être affiché et activement recherché dans le cadre de ce projet, en lien avec les problématiques actuelles et d'avenir.

FNE Haute-Savoie (France Nature Environnement)

- ♦ **L'envergure du projet pourrait être revisitée et allégée, que ce soit concernant son impact sur l'environnement ou sur les finances publiques**

Ce projet doit être évalué avec une vision globale (géographique comme multimodale) des besoins de déplacements, que nous savons importants dans ce secteur.

- ♦ La priorité doit être donnée à la sécurisation des trafics pour tous les modes et usagers (piétons, cyclistes, transports en commun, covoitureurs et automobilistes).
- ♦ Pour répondre aux impératifs de la transition écologique, il est essentiel d'engager en priorité les travaux qui permettront la circulation des vélos, qui est problématique et dangereuse dans ce secteur, en fonction d'un schéma global de mobilité, qui est à établir. Il faut aussi agir dès aujourd'hui pour l'optimisation du service du Léman Express (augmentation du nombre de circulations, doublement des rames aux heures de pointe, etc.).
- ♦ Les besoins en aménagements routiers seront réduits si ces solutions alternatives sont mises en place. Le dimensionnement des travaux routiers doit être évalué en complément des solutions alternatives, qui sont demandées par une partie croissante des habitants et plébiscitées lorsqu'elles sont mises en oeuvre.
- ♦ Un bilan carbone complet des différentes options doit être proposé afin d'éclairer la décision finale concernant l'ampleur des travaux nécessaires (phases de construction et de circulation).
- ♦ La gestion des déchets terreux doit être prévue dès la phase d'étude du projet et des solutions de stockage en ISDI doivent être trouvées en préalable à l'obtention de l'utilité publique du projet.
- ♦ Concernant les écosystèmes et la biodiversité, nous demandons que la phase "éviter" soit privilégiée, en particulier en ce qui concerne les précieuses zones humides. Une concertation en amont avec les associations environnementales serait pertinente.
- ♦ En cas de réalisation de cette 2x2 voies, nous demandons qu'une voie soit impérativement réservée aux bus, services de secours, taxis et aux covoitureurs avec 3 personnes et plus à bord. Ceci permettra une utilisation plus vertueuse de cette infrastructure routière.

- ♦ Une vitesse maximale à 90 km/h sur ce tronçon sera nécessaire, afin de sécuriser les circulations, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les émissions polluantes ainsi que les nuisances sonores.

Oïkos KBios

♦ Environnement

- ♦ Favorable à la mise à niveau environnementale : réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée et création de passages pour la faune.

♦ Mobilité et modes actifs

- ♦ Favorable aux aspects sur les modes doux, les parkings-relais pour le covoiturage ou le développement du BHNS.
- ♦ Attention quand les pistes cyclables sont développées au détriment de haies, voire des arbres.
- ♦ Attention à la sécurité des pistes cyclables éloignées de la circulation automobile.
- ♦ Attention à la sécurité et à l'intégrité des parkings-relais.

♦ Partenariat public-privé

- ♦ L'association est perplexe concernant la gratuité de l'axe. Selon elle, si ATMB est partenaire c'est qu'elle y trouve des intérêts.

RURAL (Rencontre des usagers qui réfléchissent à l'avenir de Lucinges)

♦ Sécurité et confort acoustique

- ♦ L'association demande une limitation à 90 km/h , la mise en place d'un radar tronçon et l'installation d'écrans acoustiques.

♦ Mobilités et modes actifs

- ♦ L'association demande le prolongement de la piste du projet par une piste collatérale jusqu'au centre-bourg de Lucinges

♦ Flux de circulation induits par les aménagements

- ♦ L'association RURAL souhaite connaître les estimations sur le surplus de véhicules de cet aménagement, combiné avec le futur tronçon autoroutier Thonon-Machilly.

♦ Budget

- ♦ L'association souhaite connaître le montant du budget alloué aux aménagements anti-bruit.

Les thématiques abordées

La concertation portait sur un projet visant à mettre la RD903 entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs en 2x2 voies. Cette concertation a été l'occasion de faire émerger différents thèmes liés au projet. Outre la discussion autour de l'efficacité du projet, la concertation a permis d'ouvrir plus largement le débat sur des thématiques comme l'empreinte écologique du projet, les nuisances sonores générées par les travaux et véhicules, l'organisation des flux de circulation, la nécessité d'aménager des voies cyclables, le financement du projet...

De nombreux contributeurs ont plébiscité ce projet, exprimant leur satisfaction à l'idée de mieux circuler et ne plus subir les bouchons quotidiens sur un axe qu'ils considèrent comme obsolète depuis plusieurs années. La majorité des contributeurs acceptent le principe du projet tel qu'il est présenté et demandent des précisions, proposent des aménagements ou expriment des points de vigilance.

D'autres au contraire ont fustigé un projet qui « n'est plus dans l'air du temps », favorise le « tout-voiture » et ne prend pas en compte les enjeux environnementaux d'aujourd'hui. Ils ont également pointé du doigt la nécessité de réaménager et augmenter l'offre de transports en commun et d'aménager des voies cyclables sécurisées. Par ailleurs, des inquiétudes ont vu le jour concernant l'augmentation des flux de circulation générée par les aménagements et l'augmentation des nuisances sonores.

Nous allons aborder les différentes thématiques en détail dans la partie qui suit

1. La vision globale du projet

Les personnes favorables au projet développent une vision selon laquelle il doit permettre une fluidification des flux automobiles sur des routes congestionnées. Le projet facilitera la circulation et il est également un signe d'espoir pour certains d'avoir des aménagements acoustiques adaptés contre les nuisances sonores. Les contributions mail montrent 36 avis clairement favorables au projet.

« Je suis un usager régulier de ce trajet et je suis impatient de pouvoir emprunter ce nouvel itinéraire plus sécurisant pour tous. »

« C'est un bon projet, il va faciliter l'accès Nord pour Annemasse et il marque la continuité de l'accès au Chablais. Bravo, on attend ça avec impatience. »

« J'attends avec impatience de pouvoir circuler correctement... J'ai 63 ans... Je suis donc en faveur de tout aménagement concerté. »

« Je soutiens pleinement ce projet et souhaiterais par ailleurs que cette 2x2 voies soit limitée à 90 km/h pour réduire les pollutions sonores et à effet de serre. »

« Le projet me paraît une très bonne chose, pourquoi ne pas rendre le tronçon d'autoroute gratuit entre le CHAL et Genève ? »

« Très beau projet qui me semble bien pensé. Habitant d'Arthaz, je vois le gain de sécurité et de praticité pour accéder et au CHAL et à Bonne avec les commodités. »

Par ailleurs, 85 contributions demandent des précisions, des aménagements et font parfois des propositions sans remettre en cause la pertinence du projet.

« Mes voisins et moi-même nous aimerions des murs anti bruit le long de la nouvelle voie rapide 500m en amont et en aval car on entend le bruit des voitures de très loin. Je vous remercie d'avance de tenir compte de notre souhait. »

"Pourriez-vous me donner plus de précisions concernant la sortie du Creux sur l'aménagement du départ de la route du pont Rouge. Allez-vous modifier et élargir le virage car celui est déjà dangereux ? »

"Que devient le parking P+R à côté du CHAL ? Il est déjà trop petit. Prévoir d'en refaire un beaucoup plus important relié bien entendu à la mobilité douce. »

Enfin, 38 contributions par mail, dont plusieurs associations, s'expriment clairement contre ce projet. Elles dénoncent l'augmentation de trafic, de pollution et de nuisances sonores liée à l'agrandissement de la route et défendent leur vision d'une politique volontariste en matière de transports en commun. Elles s'insurgent contre un projet routier alors que l'urgence climatique n'a jamais été aussi importante. 9 émettent des réserves sur une partie du projet seulement.

« J'émetts un avis très défavorable à ce projet. L'investissement de 150M€ pour 9km aura l'effet inverse à celui recherché. Cette somme doit être investie pour développer les bus interurbains et les tramways en Haute-Savoie. »

« Je suis contre ce projet et j'y suis fermement opposé. À l'heure de l'urgence climatique, nous attendons de nos élus qu'ils prennent des décisions fortes au profit d'une mobilité durable et d'une réduction de nos émissions de CO2. »

« L'environnement est la seule priorité à avoir ! Pour le reste, nous pourrions nous adapter. Complètement contre ce projet. »

« NON, nous sommes aujourd'hui dans une urgence climatique. HONTEUX que la Haute-Savoie propose un projet routier avec un SUV en photo. Il est impératif de développer les transports en commun, les pistes cyclables. (...). La Haute-Savoie profite que les habitants ne soient pas sensibilisés au changement climatique mais décideurs renseignez-vous, ce ne sont plus des projets dans l'air du temps. »

« Je souhaite que le département investisse dans les transports en commun et cesse de gaspiller notre argent pour des projets routiers qui détruisent notre environnement ! »

On retrouve la même répartition de soutien, d'acceptation avec questions et d'opposition lors des réunions publiques.

2. Les aspects fonctionnels du projet

LA SÉCURITÉ

Plusieurs problèmes de sécurité ont été mis en lumière durant la concertation. Il n'y a pas d'éclairage sur le tronçon. Plusieurs personnes demandent que des mesures soient prises pour régler ce problème.

Réponse du MO : L'éclairage de l'axe routier n'est pas envisagé, car il contribue à une pollution lumineuse incompatible avec la préservation des espèces. En revanche, certains points feront l'objet d'une attention particulière (tranchée couverte, passage à vélos, parking-relais, centres-bourgs). Des études complémentaires doivent être menées.

Par ailleurs, les habitants de l'impasse du Môle se sont opposés à la réouverture de l'impasse car les limitations de vitesse ne sont pas respectées, ce qui provoque beaucoup d'insécurité et de nuisances sonores. De plus, la route risque d'être bloquée dès lors qu'il faut entrer ou sortir de chez soi, ou manœuvrer.

Réponse du MO : Des études complémentaires seront menées sur le secteur en lien également avec la desserte de la zone d'activités de Fillinges.

Les croisements entre piétons, vélos et voitures sont également à prendre en compte et à sécuriser. La zone de Loëx a, entre autres, été signalée comme particulièrement dangereuse.

Réponse du MO : Un approfondissement des études sera mené sur la thématique des cheminements piétons, desserte des arrêts de car, conflit piétons/vélos/voiture.

♦ Limitation de vitesse

La vitesse autorisée sur le tronçon a été évoquée à plusieurs reprises. Bien que la question n'ait pas été tranchée, une majorité de personnes requièrent une limitation de vitesse à 90 km/h pour limiter la pollution, le bruit et améliorer la sécurité. Une personne s'exprime en faveur d'une limitation à 80 km/h. En parallèle, plusieurs demandent la mise en place d'un radar-tronçon afin de faire respecter cette limitation.

« Chez les sauvages, les sauvages roulent comme des sauvages. Le problème principal de la sécurité routière n'est pas l'aménagement, mais le fait que chez les sauvages, les prescriptions en matière de circulation routière, en particulier la vitesse, ne sont pas respectées car elles n'ont qu'un caractère de recommandation. »

« Je suis favorable à une vitesse limitée à 90 km/h sur la portion A40-Les Chasseurs afin de limiter la pollution sonore. Afin de préserver l'environnement, cette limitation de vitesse serait également judicieuse dans le contexte actuel ! »

Pour aller plus loin, une personne demande la mise en place d'un radar-tronçon dans les deux sens entre le CHAL et le carrefour des Chasseurs.

À l'inverse, certains pensent qu'il serait plus judicieux de limiter la vitesse à 110 km/h pour une vitesse plus harmonisée, une circulation plus fluide et par conséquent plus de sécurité et moins de pollution.

« Il faut qu'une semi-autoroute à 2 voies dans chaque sens soit réalisée dès que possible. Elle doit permettre de rouler à 110 km/h sans changements de limitations (50, 70, 80, 90, 110), toutes les quelques centaines de mètres. Limitations qui sont d'ailleurs peu respectées. (...) Une telle amélioration serait bénéfique non seulement pour le confort des utilisateurs, mais aussi pour l'environnement, car une circulation fluide réduit la consommation et l'émission de CO2. »

Réponse du MO : Le MO présente le projet avec une limitation de vitesse à 90km/h ainsi qu'à la mise en place d'un radar-tronçon et appuiera ces demandes auprès des pouvoirs publics compétents

LA QUESTION DES CIRCULATIONS ET DU TRAFIC INDUIT PAR LES AMÉNAGEMENTS

De manière générale, la question de l'augmentation de trafic revient régulièrement et nombreux sont ceux qui se demandent si cette augmentation a été prise en compte dans le projet.

Une personne demande s'il faudra faire un détour pour gagner la Vallée Verte.

Réponse du MO : La fluidité sur l'axe principal doit dissuader de passer par les petites routes et les centres-bourgs comme c'est le cas aujourd'hui pour éviter les bouchons

Une personne signale qu'il est très compliqué de faire La Roche-sur-Foron - Bonne par la RD903.

Dans la même optique, certains proposent de supprimer le péage de Nangy afin de fluidifier le trafic, car cela inciterait les automobilistes à privilégier l'autoroute aux axes secondaires. D'autres suggèrent de rendre gratuit le tronçon entre le CHAL et Genève, rendant ainsi la circulation des frontaliers plus fluide, et par extension la circulation globale.

Réponse du MO : L'idée est bien de faire prendre l'autoroute gratuite entre Bonne et La Roche-sur-Foron pour limiter le trafic de transit sur la RD903. Sur l'A40, il y a une succession de parties gratuites et de parties payantes qui financent les parties gratuites. Leur modification n'est pas envisagée.

LA QUESTION DES ACCÈS À DIFFÉRENTS SECTEURS

♦ L'accès à l'échangeur du Creux

Par ailleurs, un problème a été soulevé concernant l'échangeur du Creux en direction de Bonne. Lorsque les automobilistes viennent de la route de Pont Rouge et du chef-lieu de Cranves-Sales, il n'y a pas de connexion possible à l'échangeur, ce qui implique de passer par les hameaux de Lossy et la Bergue avec un risque d'y augmenter le trafic.

Réponse du MO : Le secteur est extrêmement complexe d'un point de vue réglementation environnementale (champ captant d'eau potable, zone humide/tourbière, cours d'eau et inondation), mais des études complémentaires vont être de nouveau menées pour essayer de rétablir ce mouvement.

♦ L'accès au hameau des Bègues

Certaines personnes souhaitent savoir s'il y aura un accès riverains automobile au-dessus de la trémie pour se rendre au hameau de Bègues.

Réponse MO : L'objectif est de mieux desservir le hameau des Bègues sans pour autant générer un itinéraire de shunt.

♦ La modification d'accès à la ZA

Les commerçants de la ZA s'inquiètent de l'impact du projet sur les activités commerciales à Findrol et souhaitent savoir si des mesures d'accompagnement seront mises en place pour limiter ces impacts.

Réponse du MO : Les flux de circulation seront moins directs mais on pourra travailler sur une signalétique. Une indemnisation sera possible s'il y a un impact prouvé sur la base du chiffre d'affaires (simple application de la loi).

♦ Mouvement supplémentaire à Loëx

En outre, le choix de faire un demi-échangeur à Loëx interpelle certaines personnes qui se demandent pourquoi ne pas avoir choisi de faire un échangeur complet.

Quelques personnes s'interrogent sur la possibilité de créer une voie d'insertion à Loëx en direction de Thonon pour rajouter un mouvement ou avoir de nouveaux accès.

Réponse du MO : Il n'y aura pas de mouvement supplémentaire notamment en raison des contraintes foncières et sécuritaires.

♦ **Giratoire route des Granges/RD9**

Une personne formule plusieurs inquiétudes concernant l'aménagement d'un giratoire sur la RD9.

Sur l'emprise au sol : « L'emprise au sol sur les terrains agricoles des infrastructures semble très importante, notamment avec le prolongement de la route des Granges et la construction d'une nouvelle route pour relier la RD1205. » La personne doute de l'utilité du déplacement de ce giratoire vis-à-vis de celui existant. « En laissant le rond-point à l'emplacement actuel, l'accès à la ZA de Fillings est déjà sécurisé dans tous les mouvements. Seul le mouvement route des Granges vers RD9 s'en trouve amélioré. »

Sur la hiérarchisation du trafic : « L'excellente connexion de la RD9 avec la route des Granges présente le risque important d'augmenter le trafic sur cette route au mépris de la hiérarchisation du réseau routier. La sortie sur la RD9 pourrait être condamnée afin de limiter le trafic et le sécuriser. Les riverains peuvent accéder facilement à la RD1205 par d'autres moyens et in fine à la RD9 ou la RD903 par le rond-point du CHAL. La route des Granges serait alors à sens unique jusqu'aux premières habitations (sauf accès agricole). La qualité de vie des riverains s'en trouverait améliorée. »

Sur la piste cyclable : « L'accès des vélos depuis la route des Granges (qui présente l'avantage d'être une zone de trafic à basse vitesse et limité) vers la route de Soly (actuellement possible en traversant la RD9) afin de rejoindre la piste cyclable de Bonne au niveau du chemin des Carrières n'est pas favorisé. Aucun passage cyclable ne semble prévu à cet endroit alors même que cet itinéraire est pertinent lorsque l'on vient de Contamine-sur-Arve. Le présent projet nécessite soit de passer par le nouveau rond-point au milieu de l'intense trafic (et nécessite de descendre pour ensuite remonter), soit de ne plus passer par la route des Granges et faire un détour important et remonter ensuite. »

Réponse du MO : Des compléments d'études vont être réalisés pour reprendre ce secteur.

3. L'environnement et l'ambiance sonore

AMBIANCE SONORE ET AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

Les nuisances sonores actuelles et à venir ont fait l'objet de nombreuses remarques et interrogations. Toutes les personnes qui ont pointé du doigt les nuisances sonores ont également fait part de la nécessité de prendre des mesures contre les bruits qui remontent de la route. Elles souhaitent savoir quels aménagements seront mis en place, en particulier sur les coteaux de Soly et de Loëx. Un mur anti-bruit pour Loëx et un enrobé phono absorbant ont été proposés.

« J'aimerais savoir ce que vous avez prévu comme panneaux anti-bruit et où seront-ils ? Notre maison est entre l'échangeur des Chasseurs et l'échangeur du Creux. Actuellement nous entendons énormément le bruit des voitures, qu'en sera-t-il avec 4 voies ? »

« Pourquoi le profil projeté de la route RD903 (page 10) ne documente pas les parois de protection acoustique ? Ces protections acoustiques seront-elles couplées à des panneaux solaires ? Ou à des écrans végétaux ? »

Réponse du MO : Les études acoustiques sont toujours en cours et permettront d'identifier précisément les secteurs à traiter. Le sujet sera travaillé avec la plus grande attention en utilisant l'ensemble des dispositifs et innovations sur le sujet (murs anti-bruit, l'utilisation d'un revêtement acoustique, limitation de la vitesse, enrobé phono-absorbant).

♦ **Aplatissement de la butte de Loëx**

Certaines personnes s'interrogent sur la possibilité d'aplanir la butte en sortie de tranchée couverte pour limiter le bruit.

♦ **Aménagement routier : tranchée couverte**

Les aménagements réalisés lors des travaux ont suscité beaucoup de remarques et de questions.

Certaines personnes demandent s'il y a possibilité de faire une tranchée couverte plus longue jusqu'à Loëx. D'autres demandent si la tranchée sera entièrement couverte.

Réponse du MO : La tranchée couverte proposée répond au mieux aux différentes contraintes. Il n'est pas possible de faire une tranchée plus longue pour des questions techniques, notamment à cause de la pente. La tranchée sera entièrement couverte afin de rendre de l'espace aux habitants.

QUALITÉ DE L'AIR/POLLUTION

La question de la qualité de l'air a provoqué des inquiétudes chez plusieurs personnes, en particulier la question de l'impact de la pollution automobile dans l'air et à proximité de la voie cyclable.

Réponse du MO : Toutes les études nécessaires concernant l'impact du projet sur la qualité de l'air, y compris sur la proximité de la piste cyclable, seront réalisées.

Certains s'inquiètent que pour un projet d'infrastructure d'une telle envergure il ne soit nullement fait mention de l'impact climatique engendré par sa construction et son utilisation pour les dizaines d'années à venir, notamment en ce qui concerne la construction des infrastructures et l'énergie grise associée, l'énergie carbonée des véhicules individuels et l'énergie grise nécessaire à la construction de ces véhicules.

« Le bilan carbone de cette infrastructure sera très mauvais tant lors de sa construction que dans sa phase d'utilisation. »

Réponse du MO : L'ensemble des impacts du projet sera traité dans le cadre des études ultérieures.

CORRIDOR ÉCOLOGIQUE

Deux personnes souhaitent savoir si les plans des corridors écologiques sont faits et s'il est possible de les voir.

Réponse du MO : Les dessins ne sont pas encore faits mais nous restons à disposition des associations pour recueillir leurs contributions.

La maire de Ville-la-Grand « insiste sur la présence d'un corridor écologique répertorié dans le cadre des CTENS (Contrat de Territoire Espaces Naturels Sensibles) portés par le CD74 et protégé dans le PLU communal au niveau de la route des Chasseurs. Un réaménagement routier permettant d'augmenter le flux de véhicules et changeant les infrastructures existantes serait nuisible au passage de la faune ».

Réponse du MO : Ce secteur va faire l'objet d'une reprise des études, notamment pour dissocier le passage à faune et le cheminement cyclable.

INSERTION PAYSAGÈRE DU PROJET

Une seule personne a évoqué l'insertion paysagère du projet et a demandé comment l'impact visuel est envisagé.

Réponse du MO : Tous les impacts paysagers seront analysés dans les études ultérieures.

4. Les modes actifs et l'intermodalité

TRANSPORTS EN COMMUN ET INTERMODALITÉ

Quelques personnes s'accordent à dire qu'au niveau du P+R de Contamine-sur-Arve, la ligne de bus 74 est pratique mais les horaires ne sont pas assez fréquents.

Réponse du MO : Il s'agit là de compétences non détenues par le département de la Haute Savoie. Toutefois, les offres de covoiturage augmentent. La région et les communes réfléchissent à une amélioration de l'offre de bus.

Enfin, il a été question du parking de covoiturage du CHAL qu'il faudrait agrandir car beaucoup trop petit et encombré. Certaines personnes demandent ce qui sera fait concernant la construction de P+R.

Réponse du MO : Nous sommes favorables à un projet en superstructure type silo pour prendre moins d'espace au sol, et à proximité des autoroutes. Il faut identifier un emplacement, un maître d'ouvrage et des financements.

Certains ont demandé que le P+R du CHAL ainsi que celui de Bonne soient sécurisés pour les cyclistes. Cela passe notamment par des demandes de boxes sécurisés pour garer les vélos sur ces deux parking mais également sur les autres P+R (surtout à proximité de la voie cyclable).

Réponse du MO : Le département n'étant pas compétent sur ces thématiques, ces remarques seront transmises aux collectivités en charge de ces questions.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Concernant les voies cyclables, Il y a une demande de végétalisation des pistes pour un confort optimal l'été. En parallèle, certains trouvent plus judicieux de garder la route des Bègues sous forme de voie cyclable et piétonne et de l'agréments d'un parcours vert pour valoriser l'environnement.

Des questions se posent sur la prise en compte de la hausse de trafic et sur l'attention portée à la taille des aménagements cyclables prévus. Il y a en effet de plus en plus de cyclistes, et la cohabitation entre vélos et voitures est souvent difficile, d'autant que la desserte risque d'amener encore plus de trafic. Certains souhaitent qu'il y ait moins d'obstacles et moins de ralentissements sur la voie cyclable.

« Travaillant dans le milieu du vélo, j'attire votre attention sur la grande nécessité de considérer la taille des aménagements cyclables prévus. Nous avons toujours plus de cyclistes sur nos routes, mais également toujours plus d'automobilistes. Parfois, des deux côtés, la cohabitation n'est ni facile ni respectée. »

De plus, il faut faire attention aux vélos électriques qui « donnent des ailes aux cyclistes ». Ces derniers roulent parfois très vite, avec le risque de retrouver des problèmes de vitesse que l'on cherche justement à éviter.

Il semble nécessaire de sécuriser particulièrement l'aménagement piéton/vélo à Loëx, et la piste cyclable en direction de Genève sur laquelle les cyclistes se sentent « en danger de mort ». Certaines personnes se demandent si la voie cyclable sera bien séparée et non visible de la 2x2 voies. D'autres se demandent si un autre projet est à venir sur la RD903.

Réponse du MO : On poursuit les voies vertes jusqu'à Genève. Il y aura un autre projet sur le tronçon de la RD903 entre Findrol et La Roche-sur-Foron avec une piste cyclable dédiée.

Plusieurs personnes pensent qu'une passerelle pour la voie cyclable permettrait à de nombreuses personnes de se rendre au CHAL depuis les communes environnantes.

Réponse du MO : Une passerelle enjambant l'Arve est bien prévue dans le programme d'investissement du département, indépendamment de ce projet. Les études sont en cours.

D'autres ont remarqué que la piste cyclable n'a pas le même tracé entre la vidéo et le dossier de concertation. Elles souhaitent connaître le tracé exact car il est susceptible de passer sur leur terrain.

Réponse du MO : La localisation précise de la piste cyclable doit faire l'objet d'études complémentaires.

5. Les impacts fonciers et agricoles

LES IMPACTS FONCIERS SUR LES PARTICULIERS ET ENTREPRISES

Plusieurs personnes ont demandé à connaître l'impact foncier du projet sur leur terrain et souhaitent savoir comment elles peuvent s'informer.

Réponse du MO : Les impacts fonciers précis seront connus après la poursuite des études, d'ici un an environ. Chaque propriétaire sera alors informé de manière individuelle.

IMPACT AGRICOLE

La question de l'impact agricole a été soulevée par plusieurs personnes ainsi que le sujet du circuit à emprunter par les engins agricoles, y compris moissonneuses-batteuses, s'ils ne peuvent plus passer par la RD903, notamment sur le plateau de Loëx et pour le trajet La Roche - Thonon.

Réponse du MO : Une étude va être conduite avec la Chambre d'agriculture notamment pour élaborer un circuit pour les engins agricoles. Il est important de préciser que la circulation de ces véhicules est déjà interdite sur la RD903 dans la partie à 2x2 voies, entre l'échangeur de Loëx et celui de la Bergue.

Il reste des inquiétudes, notamment portées par la Confédération paysanne, à propos des impacts sur la plaine de Loëx dus à la déviation provisoire nécessaire à la construction de la tranchée couverte.

Réponse du MO : Des compléments d'études doivent être réalisés pour confirmer la nécessité de cette déviation pour la réalisation des travaux. Si la solution est validée, l'agriculteur concerné sera prévenu.

6. Le phasage du chantier et le trafic durant les travaux

LA SÉCURITÉ

Certaines personnes souhaitent savoir quelle signalétique sera mise en place avant et pendant les travaux, car si les riverains connaissent les lieux, les touristes et personnes de passage n'ont pas forcément connaissance des travaux et itinéraires à prendre.

De même, à Findrol certains se demandent ce qui sera fait pour la sécurité des piétons en attendant la fin des travaux.

Réponse du MO : Des études complémentaires seront réalisées pour la phase chantier. À ce stade du projet c'est prématuré.

Plusieurs personnes s'interrogent quant au calendrier des travaux, notamment sur les secteurs d'Arpigny et la Roche-Nangy, et sur le nombre estimé de véhicules durant la durée du chantier.

S'est également posée la question de la date des travaux en gare d'Annemasse et du risque d'avoir plusieurs chantiers simultanément.

Réponse du MO : Les travaux commenceront début 2027 si tout va bien. Pour le secteur La Roche-sur-Foron – Nangy, une étude est en cours avec une attention portée sur le calendrier pour éviter de faire tous les travaux en même temps.

De nombreuses personnes s'interrogent sur les modalités de circulation provisoire pendant les travaux. Des inquiétudes et réflexions ont vu le jour quant à l'éventualité de la création ou de l'amélioration d'autres voies pour permettre une meilleure circulation. Une personne demande par où seront déviées les voitures pour faire la tranchée couverte.

Réponse du MO : Des études complémentaires seront réalisées pour la phase chantier. À ce stade du projet c'est prématuré.

7. Budget/financement

Quelques questions ont été posées concernant le budget et le financement du projet. Les habitants se demandent quelle sera la participation des communes et si ATMB prendra en charge une partie du financement.

Réponse du MO : Les communes ne seront pas mises à contribution, une subvention sera demandée au Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes.

Parallèlement, une demande de financement a été faite auprès de l'État pour la partie de raccordement sur l'A40.

8. Information et communication

Plusieurs personnes n'ont pas eu d'information sur les réunions publiques. Elles ont pointé un manque de communication, d'autant que les documents sont parfois difficilement accessibles : il y a eu des lacunes dans la distribution des documents d'information, la vidéo a été mise en ligne sur le site web mais quelques personnes n'ont pas réussi à la regarder. Une autre personne signale qu'elle prend connaissance du contenu du projet seulement pendant la réunion publique.

Réponse du MO : Une distribution de flyers a été confiée par le Département à La Poste incluant l'ensemble des boîtes aux lettres des communes concernées. Par ailleurs, des spots radios ont été largement diffusés ainsi que des encarts dans la presse locale (Dauphiné libéré, Messenger) indiquant les dates des réunions. Par ailleurs, l'ensemble des informations était disponible sur le site hautesavoie.fr (cf. pp.6-7)

Certaines personnes demandent des informations plus détaillées sur le projet, les données de trafic et d'accidentologie (y compris à l'échelle de la Haute-Savoie) notamment lorsqu'elles ne peuvent se rendre aux réunions publiques. L'étude d'impact est également demandée car absente du document de concertation.

Réponse du MO : Les études de trafic et l'étude d'impact seront fournies lors de l'enquête publique, prochaine étape de consultation du public après la reprise des études.

Les conclusions et orientations issues de cette phase de concertation

Le Département de la Haute-Savoie tient à remercier l'ensemble des contributeurs à cette concertation, première étape de mise en œuvre du projet. Les échanges ont été nombreux entre les services techniques du Département, de l'ATMB, des mairies et des communautés de communes. La participation aux réunions publiques reflète l'intérêt des citoyens pour ce projet qu'ils soient pour ou contre.

Les réticences et les recommandations concernant le projet ont été entendues. Il convient toutefois de revenir sur le sujet des transports en commun.

La quasi-totalité des avis défavorables sur le projet demande la mise en œuvre de transports en commun efficaces à la place de la réalisation d'une infrastructure routière.

Le département n'a pas la compétence sur cette thématique, n'étant pas Autorité organisatrice des mobilités (AOM). Cependant, il assure régulièrement sa participation financière sur ces projets de transports alternatifs portés par d'autres collectivités comme le Léman Express, le tramway d'Annemasse, des parkings-relais ou encore la rénovation ferroviaire des lignes de la Haute-Savoie.

Il est important de rappeler les raisons qui ont conduit le département à proposer un projet de requalification de la RD903 :

- ♦ **Cette infrastructure n'est plus adaptée aux besoins du territoire comme en témoignent les congestions récurrentes.**
- ♦ **L'infrastructure étant obsolète, le trafic se reporte sur de nombreux axes périphériques entraînant nuisances et insécurité sur des routes non prévues à cet effet.**
- ♦ **Les carrefours avec les axes secondaires sont accidentogènes.**
- ♦ **Le choix d'une modernisation de l'axe en lieu et place de la route actuelle, limite très fortement l'impact sur le foncier agricole et permet de conserver une gratuité de l'itinéraire.**

Aussi, le département souhaite poursuivre la mise en œuvre de ce projet, en adaptant et poursuivant le travail d'étude déjà engagé sur les points suivants :

- ♦ **Limitation de la vitesse à 90 km/h**
- ♦ **Demande d'installation de radar-tronçon auprès des services de l'État après la mise en service.**
- ♦ **Protection acoustique exemplaire de l'axe**
- ♦ **Limitation de l'impact agricole en cherchant toutes les solutions possibles pour ne pas créer l'itinéraire provisoire durant la construction de la trémie.**
- ♦ **Reprise des études pour l'échangeur du Creux.**
- ♦ **Reprise des études pour le raccordement avec la RD9 et l'accès à la ZA de Fillings.**
- ♦ **Travail détaillé sur les circulations piétons/vélos en lien avec les points durs identifiés et en cohérence avec les transports en commun et les transports scolaires.**