Association pour un Développement Harmonieux de l'Est du Pays d'Evian

Information Publique sur le SCoT

Jeudi 11 juillet à 20 h

Salle des Fêtes à Maxilly-sur-Léman

adhepemeillerie@gmail.com
adhepe.com

ADHEPE Enregistrée par la Sous-Préfecture sous le n°0744004906
Enregistrée au journal officiel le 01-09-2007 p 4133 n°1099
N° de Siret 51291256900013

Agenda du 11 juillet 2019

- Objectifs de l'Assemblée du 11 juillet 2019
- Information sur l'association ADHEPE
- SCoT – *définition*
- SCoT – *désenclavement*
- SCoT - Analyse de l' ADHEPE pour l'EST du Chablais:
  1) TRAIN ***« ré »***ouverture de la ligne ferrée du Tonkin, Evian/Saint-Gingolph.
  2) BATEAU et CGN Compagnie Générale de navigation Suisse
  3) VELO véloroute dans le cadre «*ViaRhôna*», du Locum jusqu'à Publier
  4) ROUTE Absence du fuseau routier Sud-Lémanique éloigné du littoral
- Conclusions

Documents SCoT ?

- **SCoT : S**chéma de **C**ohérence **T**erritoriale *(plus de 1000 pages)*
- **Fonction** : ***« SUPER PLAN »*** **d'urbanisme, *PLU*, pour les 62 communes du Chablais**
- Ses documents proposent les orientations d'aménagement du Chablais jusqu'en 2035, sur :
  - **son habitat,**
  - **son économie,**
  - **ses transports, -** *Discussion d'aujourd'hui* **-**
  - **ses équipements et**
  - **son environnement**
- Le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais**, SIAC, est garant des documents du SCoT**
- **Statut de révision du SCoT** :
  - En enquête publique du 15 juin au 30 juillet 2019 « Prolongation jusqu'au 14 août »

Pour information : ***le SCoT*** *est Composé de plusieurs documents :*

1. ***Le PADD****, Projet d' **A**ménagement et de **D**éveloppement **D**urable*
2. ***Les DOO*** *et* ***DAAC,*** *Document d'**O**rientation et d'**O**bjectifs avec Atlas cartographique et **D**ocument d' **A**ménagement **A**rtisanal et **C**ommercial*
3. *Le Rapport de Présentation –* ***Diagnostic territorial***

Ce SCoT révisé oriente ses objectifs pour un « *Désenclavement multimodal du Chablais* »

SCoT - « ……. *offre de transport multimodal (plusieurs transports) devrait faciliter les déplacements de la population sur le territoire et améliorer le bilan environnemental pour une réduction des nuisances avec - une mobilité douce, piétons et vélos – des transports en commun, bus, trains, bateaux – les transports motorisés, voitures, motos –* »

- La mise en service de l'autoroute Machilly-Thonon ;
- La mise en service et la montée en puissance du Léman Express ;
- La remise en service du RER Sud Léman ;
- La mise en service de nouvelles lignes lacustres ;
- Le doublement du Pont de la Dranse ;
- L'aménagement d'un transport à haut niveau de service sur la RD 1005 ;
- La création et le renforcement d'un maillage de P+R liés au THNS (4 dont 2
- Le doublement de la voie ferrée.

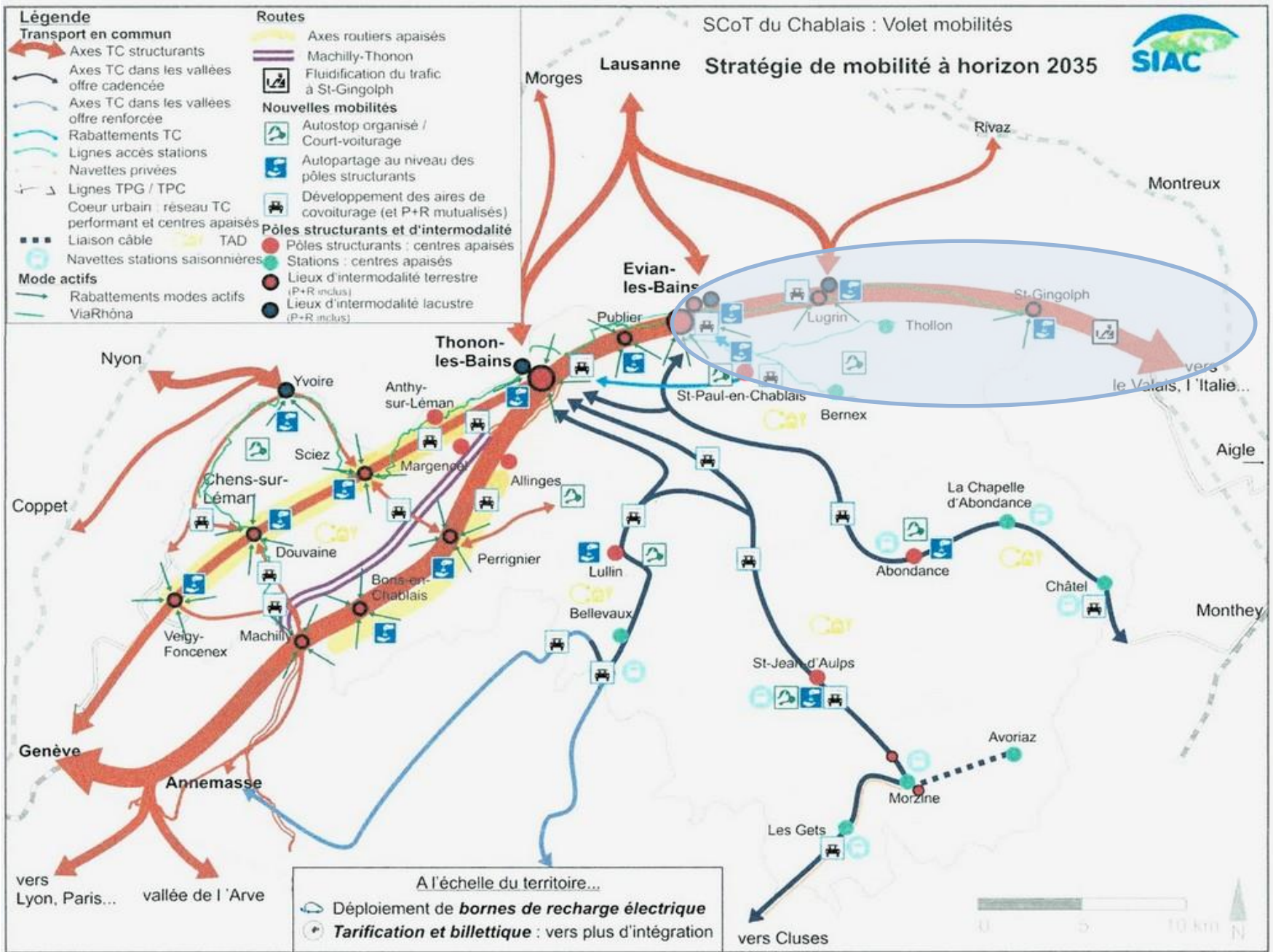
Révision du SCoT du Chablais – DOO et DAAC – Document arrêté ***Pages 62 & 63***

Nos Conclusions :

Dans l'objectif de 2035 ce *SCoT ne pourra pas répondre* à un Désenclavement cohérent du Chablais

Il n'est pas REALISTE et ne peut REPONDRE aux besoins FUTURS

Extrait du SCoT : stratégie de mobilité (2035)



Analyse de l' ADHEPE pour l'EST du Chablais
Les 4 « *Interrogations* »

1) Projet dit de RER Sud-Léman, avec la réouverture de la ligne ferrée du Tonkin, Evian/Saint-Gingolph.

2) Nouvelles lignes lacustres de la CGN depuis la France ***?***

3) Projet d'aménagement véloroute dans le cadre «ViaRhôna», du Locum jusqu'à Publier avec 80 % du trajet aménagé en « voies partagées » avec - voitures, cars , camions- dont une portion sur la route D 1005 sur le littoral.

4) Absence de projet pour désenclaver l'Est du Chablais avec un fuseau routier sud-lémanique éloigné du littoral, infrastructure essentielle : (pour un désenclavement routier d'Ouest en Est du Chablais –Annemasse/Saint-Gingolph).

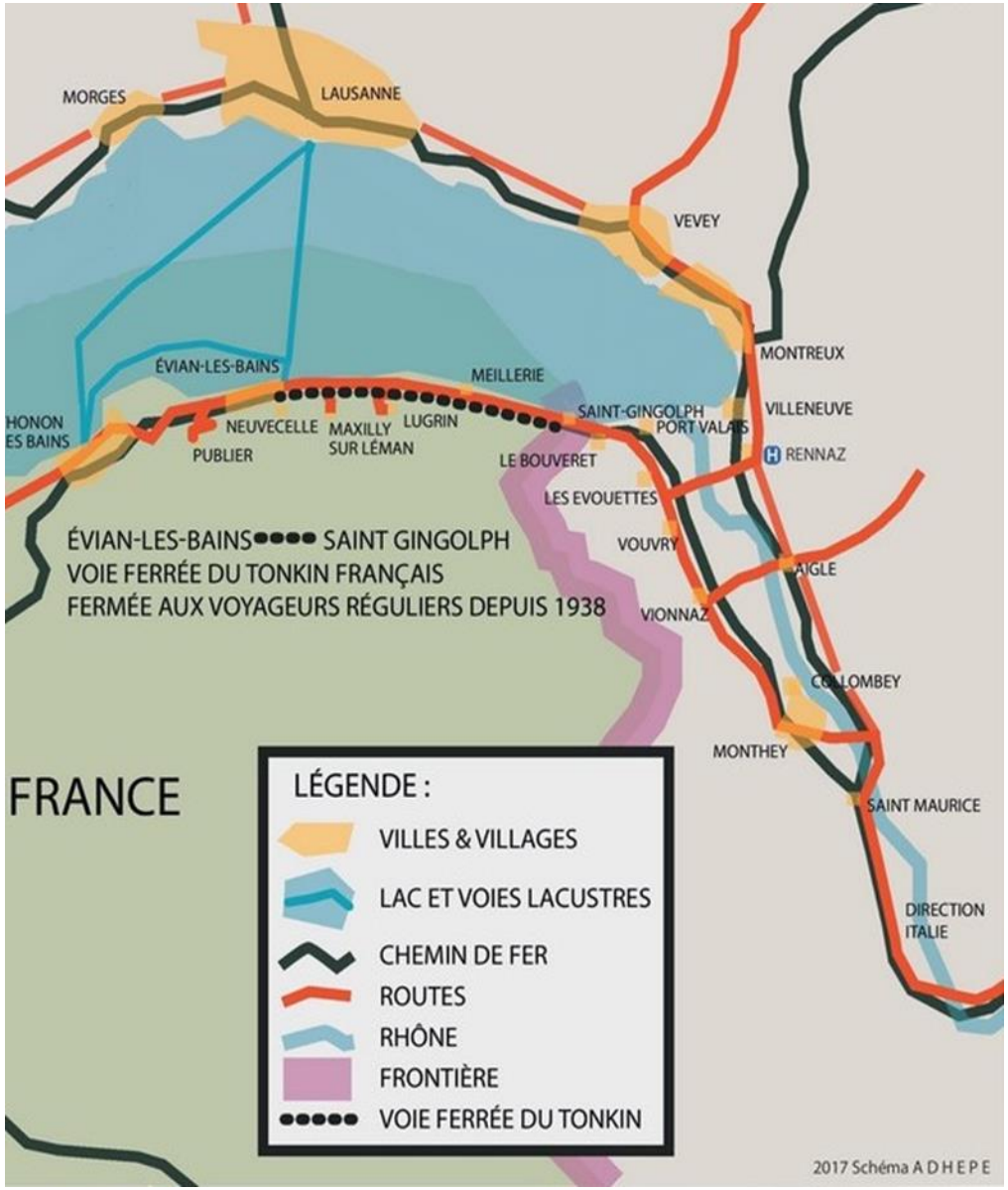
1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

La ligne du Tonkin suisse dessert les villes du Valais

Historique du Tonkin Français

- Fermée aux voyageurs réguliers en 1938, Les trains ont été alors remplacés par des bus à la grande satisfaction des habitants.
- Fermée aux transports de marchandises en 1988.
- Fermée à un petit train touristique en période estival en 1998 *(train appartenant à un ressortissant Suisse).*



1. Première Interrogation

« La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le RER Sud-Léman »

ATTENTION : le strict « tour du lac » restera impossible en raison de la *réserve naturelle protégée des Grangettes*

Géographie des lieux :

La ligne du Tonkin français serait connectée à Saint-Gingolph avec la ligne du Tonkin suisse qui dessert uniquement les villes du Valais : Port-Valais, Vouvry, Vionnax, Monthey, Saint-Maurice terminus.

Des trains sur cette ligne du Tonkin ne desserviront jamais les villes du canton de Vaud :

Aigle, Rennaz (*Hôpital*), Villeneuve, Montreux, Vevey, Lausanne.

1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

CHABLAIS français travailleurs frontaliers

Port-Valais : **105**

Vouvry : **200**

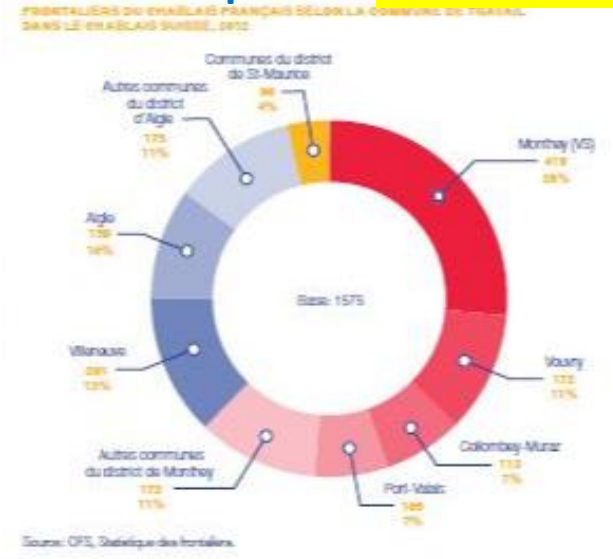
Collombey-Muraz : **113**

Monthey : **476**

Saint- Maurice : **80**

Autres communes : **172**

Soit environ 1 146 travailleurs frontaliers pour le canton du Valais



Sources: OFS Office Fédéral des Statistiques, réf: CL p 18

Travailleurs frontaliers habitant à : *Evian : 200, Neuvecelle : 75, Maxilly : 40, Saint-Paul : 40, Lugrin : 150, Thollon : 80, Meillerie : 80, Saint-Gingolph : 63*

et se rendant dans le Valais, vont-ils utiliser la ligne du Tonkin avec « le RER Sud-Léman» ?

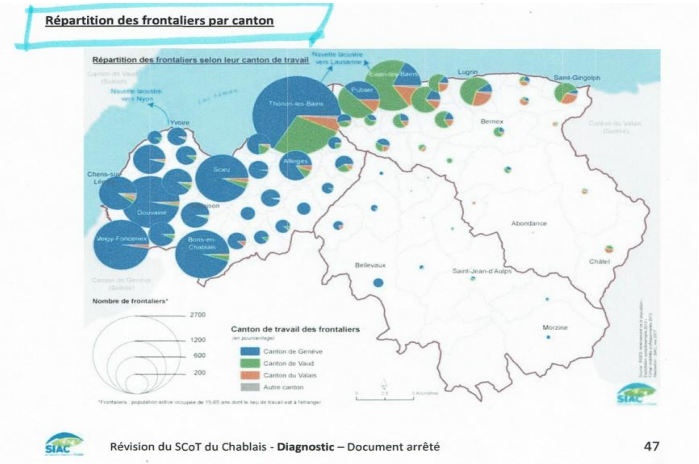
TOTAL : 728 travailleurs frontaliers habitants « secteur Evian »

Pour la CCPEVA : 3 400 travailleurs frontaliers répartis comme suit :

Canton du Valais : 728

Canton de Vaud : 2 005

Canton de Genève : 667



Sources : SCoT répartition frontaliers (réf.. Diagnostic p 47

Environ 20 % des 728 travailleurs frontaliers du Valais

soit : 146 personnes utiliseraient le Tonkin avec le RER Sud-Léman

1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

Pourquoi un si FAIBLE TAUX DE FREQUENTATION POTENTIELLE ?

La circulation de **trains voyageurs sur la ligne du Tonkin est inadaptée** :

1) Aux travailleurs frontaliers
   - qui se rendent dans les cantons de Vaud et de Fribourg, pour une question de temps ils privilégieront la voiture pour leur déplacement: domicile/travail (aucun changement et moins cher que le train et le bus)
   - qui se rendent dans le Valais, mais ont des horaires irréguliers : médicale – bâtiment – restauration – hostellerie - usines avec les 3/8
2) Aux collégiens français arrivant en gare d'Evian : le Collège se situant à 3 km de la gare d'Evian, le bus restera le plus performant et pratique.
3) Aux habitants qui se rendent dans les **centres commerciaux** : exemple Intermarché à Lugrin : clientèle suisse majoritaire
4) Aux touristes qui souhaiteraient faire le tour du Lac, détour de 70 km

Projet d'ouverture de la ligne du TONKIN : Aberrant & Injustifié

Pourquoi le SCoT annonce un chiffre erroné de 1 900 voyages avec le RER Sud Léman sur le trajet : Evian (F) → Saint-Gingolph (CH) → Saint-Maurice (CH) ?

1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

Transit des voitures à Saint-Gingolph comptage ADHEPE le mardi 2 avril 2019

EVIAN → SAINT- GINGOLPH (allé)	SAINT-GINGOLPH → EVIAN (retour)
4 h 30 à 5 h 30 ……..384 voitures	16 h 30 à 17 h 30…….853 voitures
5 h 30 à 6 h 30……851 voitures	17 h 30 à 18 h 30…….770 voitures
6 h 30 à 7 h 30……720 voitures	18 h 30 à 19 h 30…….640 voitures
TOTAL en 3 heures le matin	TOTAL en 3 heures l'après-midi
1 955 voitures	**2 263 voitures**

Estimation : SEULEMENT 146 Frontaliers / jour prendront éventuellement le train vers le canton du Valais.

Le train ne diminuera pas de manière significative, la circulation sur la route D 1005 entre Evian et Saint-Gingolph

1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

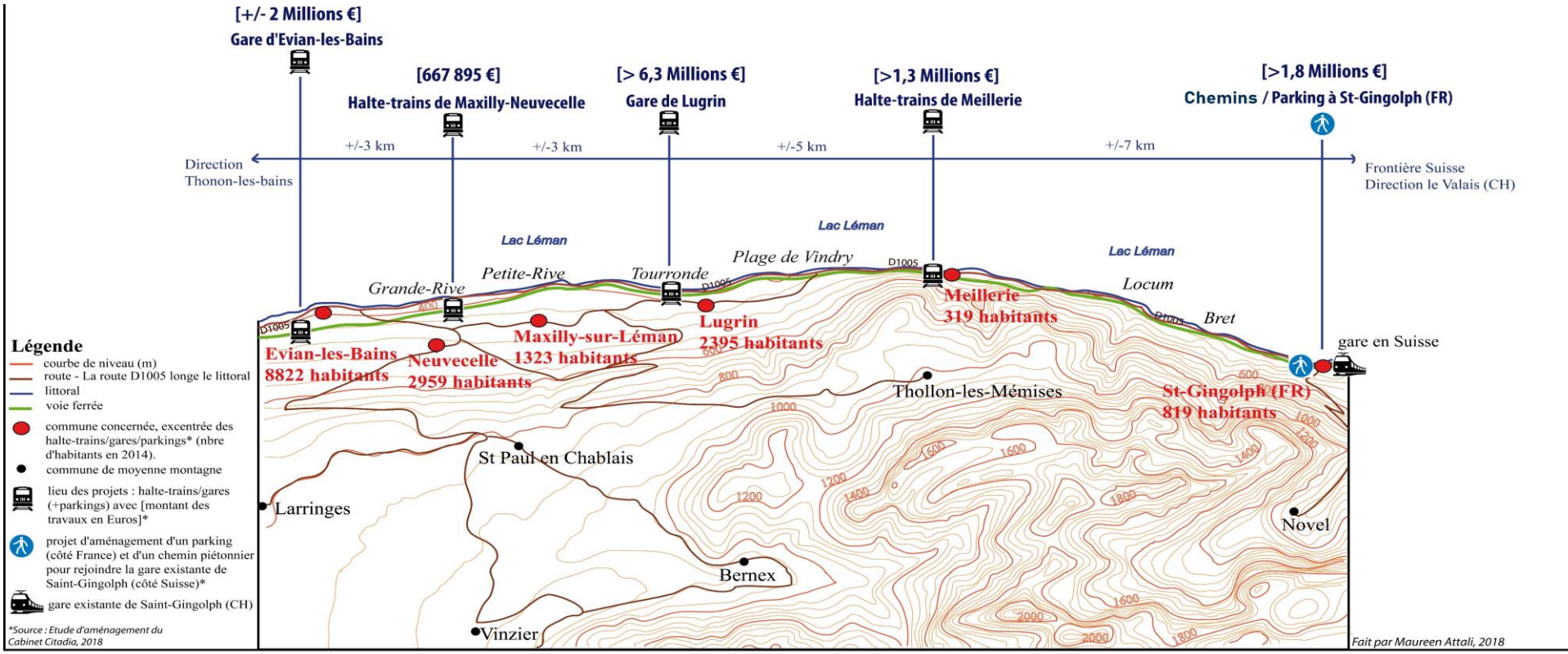
*COÛT d' INVESTISSEMENT **EXORBITANT !!!***

Entre autres : Réalisation halte-gare à Neuvecelle et gare à Lugrin ***:*** **démesurées !!!**

- Coûts Prévisionnels en 2018 -

1. Réalisation : **200 Millions d'€**
2. Fonctionnement annuel : 2 Millions d'€ ***Incluant Déficit de 1,7 M€***

Source : étude TTK de 2011



1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

Médias information - ***« La SUISSE se dit prête à mettre 100 millions de francs suisses pour relancer le projet de réhabilitation »***

La Réalité:

Pour l'Aménagement ferroviaire horizon 2030-2035, le ***Conseil Fédéral suisse*** va constituer une réserve de ***CHF 100 millions*** pour « *cofinancer* » **un ensemble de réalisations Transfrontalières** *(Etudes, Projets, Aménagements, ….)*

Source : Office Fédéral des Transports, O.F.T, du 31/10/2018 du programme, PRODES

MAIS, cette « ***réserve suisse*** » ne sera pas attribuée

UNIQUEMENT au « *Tonkin* » français

1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

Médias – « ***AUCUN Train de marchandises, Fret, sur la ligne du Tonkin*** »

Cette décision n'appartient : **ni aux élus locaux**

ni aux décideurs du projet

ni aux autorités suisses

MAIS UNIQUEMENT à **l'Etat Français.**

La SNCF est ***Propriétaire*** de cette ligne située en ***France***

Pour rappel

- le trafic de voyageurs réguliers s'est arrêté en 1938, et le trafic de marchandises résiduel en 1988;
- Du côté suisse, sans le dire ouvertement, il semble que l'intérêt de cette ligne pourrait être liée au FRET
  Exemple : les produits chimiques venant de Lyon ou Grenoble pourraient transiter plus directement en passant par la France : Bellegarde → Annemasse → Thonon → Evian → Saint-Gingolph franco-suisse jusqu'à Monthey dans le Valais (CH) où sont installées des usines de produits chimiques

1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

IMPOSSIBLE d'IGNORER les Intérêts suisses pour la voie ferrée du Tonkin (F)

À la suite de la conférence de Presse, 18 /07/2011, à Evian : les politiques Suisses, par l'intermédiaire de la presse, ont sans ambiguïté exprimé leur intérêt pour la voie ferrée française.

Tribune de Genève 19/07/2011

"...Rouvrir la ligne du Tonkin pour soulager les trains suisses..."... "L'enjeu dépasse largement la Haute-Savoie et suscite de forts intérêts du côté suisse, celui où les rails bouchonnent..."..."...C'est un projet fondamental pour notre région : Georges Mariétan, "...du coup, la ligne du Tonkin serait équipée même sur la partie française avec le système de signalisation et d'alimentation électrique suisse"..." ...La facture des travaux.....environ 150 millions de francs.....Une somme que les collectivités françaises doivent trouver..."

24 heures 19/07/2011

"...faire circuler les trains valaisans jusqu'à Evian-les-Bains "....cela permettrait d'avoir une seconde liaison rapide avec Genève..". "..Avec la surcharge ferroviaire au nord Léman, le canton de Vaud a un intérêt, indirect mais fort, à une réouverture de la ligne du Tonkin

Nouvelliste 19/07/2011

"....A savoir prolonger les services ferroviaires valaisans jusqu'à la Gare d'Evian "....Objectivement notre Tonkin est l'ultime chaînon de ce qui sera une desserte sud-lémanique. « ..Le résultat d'exploitation table sur un déficit annuel de 1,7 millions d'euros..."

LE TEMPS 19/07/2011

"... l'exploitation coûterait 2,3 millions de francs et serait assurée par du matériel roulant suisse : "....des coût supportés par la France....."

Le Régional du 20 au 27 juillet 2011

"100 millions pour un projet ferroviaire c'est donné : Pascal Bovey, chef des transports du canton du Valais "... il est prévu une fréquentation de 3 000 passagers/jour.

TSR 1 (Télévision Suisse Romande) 18/07/2011 : Monsieur Pascal BOVEY, chef des transports valaisans, déclarait : "...c'est un bon projet, ça évitera que les travailleurs pendulaires français encombrent nos villes et nos villages avec leur véhicule..." !

Nouvelliste du 20/04/2019 « ..Le RER Sud-Léman est appelé à placer Genève à 45 mn de Monthey (Valais) »
FAUX : Genève / Monthey avec le RER Sud-Léman : 1 h 04 (plus les temps de changement)
Genève Eaux-Vives/Evian : 54 mn → Evian/Saint-Gingolph : 25 mn → Saint-Gingolph/Monthey : 25 mn

Par la suisse : Genève → Lausanne → Saint-Maurice direct : 1 h 19 (plus 10 mn pour remonter vers Monthey)

1. Première Interrogation /

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

Environnement

Constats:

- Cette voie ferrée du Tonkin (F) traverse un couloir étroit entre lac et montagnes, elle est posée sur **des moraines donnant des instabilités notoires.** Nous souhaitons que le BRGM soit chargé d'une étude géologique complète.
- 17 passages à niveau et/ou passages sous-voie qui permettent aux habitants de passer du côté lac, au côté montagne et inversement : **des passages à niveaux seront supprimés, pour des questions de sécurité : villages coupés en deux !**
- **Des murs anti-bruit obligatoires pour protéger les habitations des nuisances**
- **Emprise d'un fuseau d'environ 30 mètres de large sans les talus : route - voie ferrée**

Nuisances et gênes importantes diverses

1. Première Interrogation

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

Projet contesté et contestable

Pour les raison suivantes :

1. *Taux de fréquentation annoncé irréaliste,*
2. *Nuisances environnementales,*
3. *Coût EXORBITANT de réalisation et d'exploitation.*

Sachant que le principal critère pour justifier l'ouverture d'une voie ferrée est qu'elle soit déclarée ***d'utilité publique (DUP)***

d'où notre

Comparaison avec la ligne « Belfort/Delle ».

1. Première Interrogation /

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

Pour information
Comparaison avec la ligne « Belfort/Delle

Etudes TTK du 2011 (*mandaté par le SIAC*) :

Conclusion Positive pour l'ouverture de la ligne du Tonkin

Le projet a eu comme référence, entre autres, **l'ouverture de lignes similaires** : ***BELFORT/DELLE (21km)*** dont l'enjeu était de relier la gare TGV à la région urbaine puis à PORRENTRUY en Suisse en direction de BIENNE. Initialement la fréquentation prévue était de **6 900 voyageurs/jour**, puis revue à la baisse avec **3 700 voyageurs**, qui devait supprimer un trafic de 5 600 voitures/jour. Cette réalisation estimée à 64 M€ s'est terminée à 110 M€.

Depuis l'ouverture de cette ligne en décembre 2018, c'est **un fiasco : au plus 150 voyageurs/jour** empruntent les trains, **(**réf. Est Républicain du 17/03/2019).

Information de dernière minute :

Christian Proust, ex-président du Conseil Général du Territoire de Belfort, avait déposé un recours au Tribunal Administratif « en semant le doute sur le sérieux des études et le taux, élevé, de fréquentation annoncé pour cette liaison » .

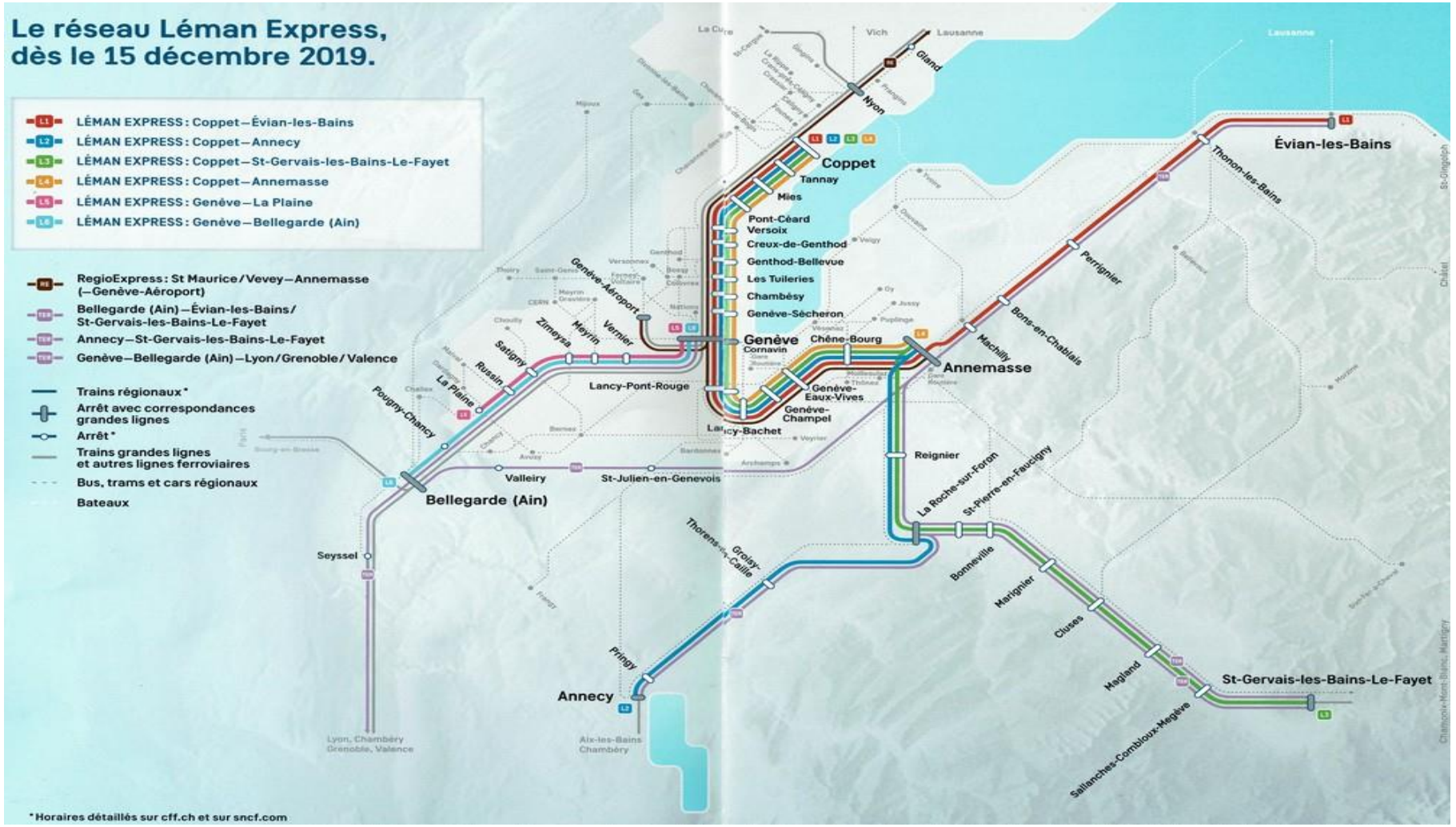
*Jugé ce mois de juillet 2019, le **Tribunal Administratif vient d' annuler la DUP** : principale raison : une fréquentation trop faible, (*réf. Est Républicain 04/07/2019).

Le SIAC avec le SCoT nous prépare t- il ce même scénario?

1. Première Interrogation /

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

RAPPEL: c'est quoi le Léman Express (ex CEVA) ?



1. Première Interrogation /

La réouverture de la ligne ferrée du Tonkin avec le « RER Sud-Léman »

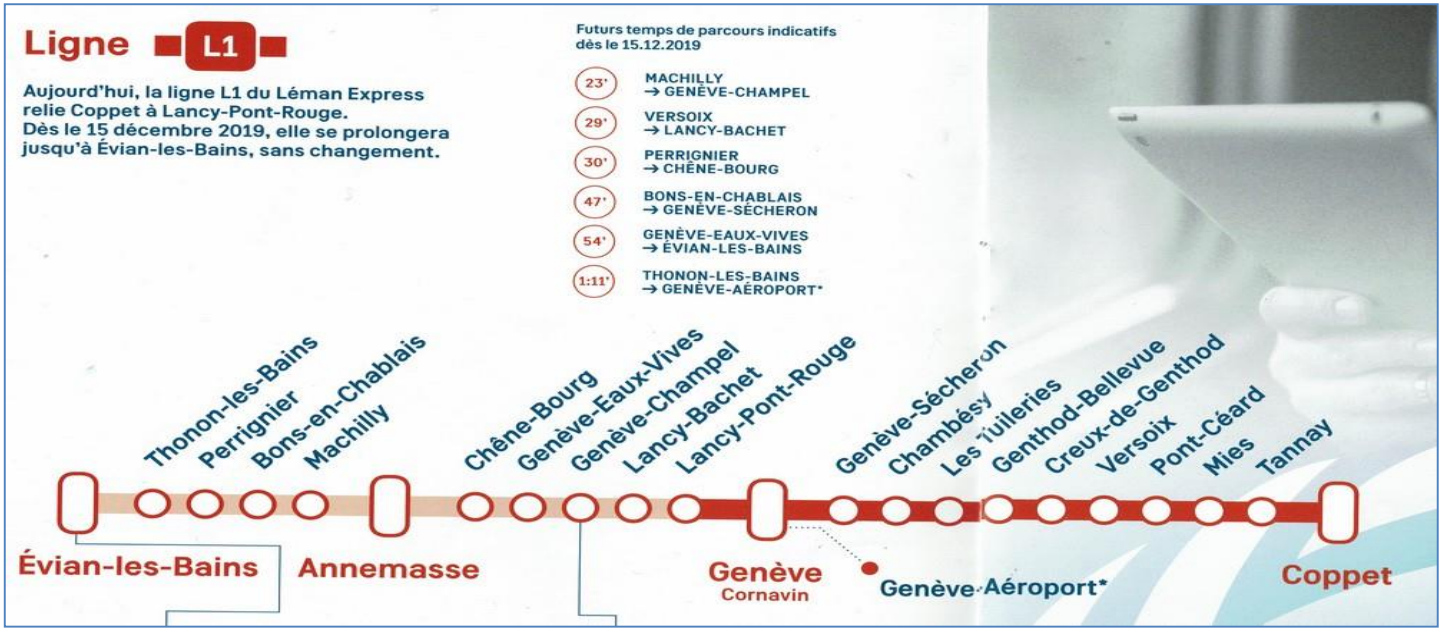
***RAPPEL**: c'est quoi le Léman Express ? (Suite)*

Le Léman-Express vers Evian : Terminus

L' Ouest du Chablais THONON : tourné vers le canton de Genève, avec sa **forte densité de population,** son pôle économique important, son attractivité touristique et une majorité de travailleurs frontaliers, ville de Genève 203 113 habitants : Léman Express **solution bien adaptée**.

L' Est du Chablais EVIAN : vers le canton du Valais, faible densité de population, commune de Monthey 17 133 habitants, faible taux de travailleurs frontaliers : Ligne du Tonkin **inadaptée.**

Connexion CONTESTABLE du RER Sud Léman (Tonkin) au Léman Express à Evian



2. deuxième Interrogation
des nouvelles lignes lacustres de la CGN ?

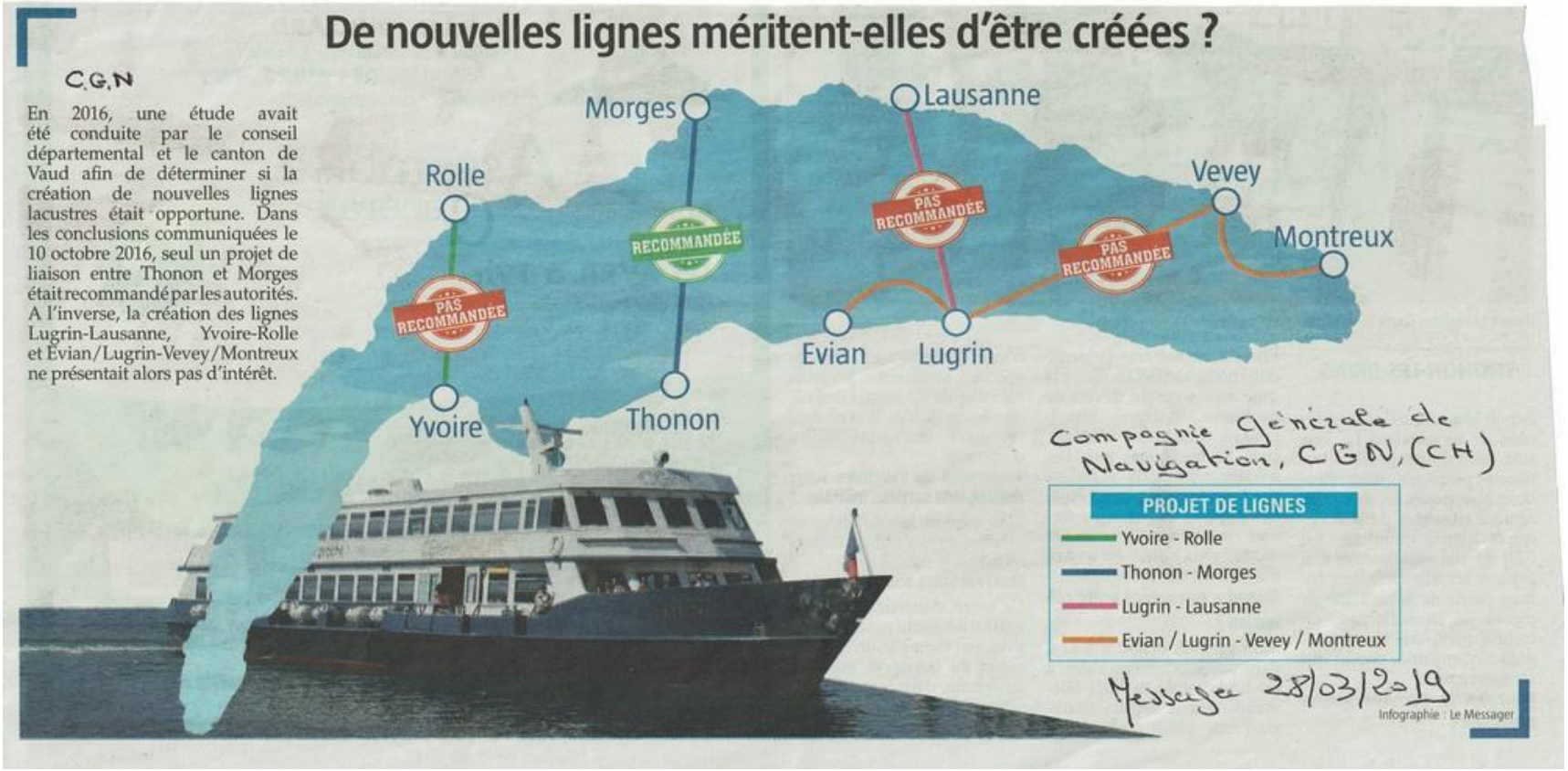
Les prévisions du SCoT avec des lignes lacustres suisses depuis Lugrin:

LUGRIN- RIVAZ (2 100 voyages/jour) ***!***

LUGRIN-LAUSANNE (1 400 voyages/jour) ***!***

Source : réf. SCoT Présentation Justificatifs des choix p 338

ces prévisions du SCoT sont IRREALISTES (CGN suisse, nombre de passagers, prix, …)



2. deuxième Interrogation

des nouvelles lignes lacustres de la CGN ?

CONCLUSIONS

Un projet de SCoT ***inadapté***

- Projet d'Ouverture de la ligne du « Tonkin » : **injustifié**.
  *Ni l'Etat, ni la SNCF n'ont donné le feu vert pour la voie ferrée du Tonkin et rien ne dit qu'ils le feront, ce dossier est en « **cours de pré-étude** » …*
- Le projet d'ouverture des lignes lacustres n'est **pas crédible**.

  La CGN a le monopole du trafic bateaux voyageurs et reste décisionnaire.

Objectif 2035

Le désenclavement multimodal à l'Est du Chablais

tel qu'il est présenté **n'est pas pertinent**

Ce projet du SCoT doit être remis en question

3. Troisième Interrogation

Véloroute Sud-Léman et ViaRhôna

Qu'est-ce que la ***ViaRhôna*** ?

Via : *route* **Rhôna** : *vallée du Rhône*

Le Circuit Vélo, du Léman à la Méditerranée a plusieurs supports :

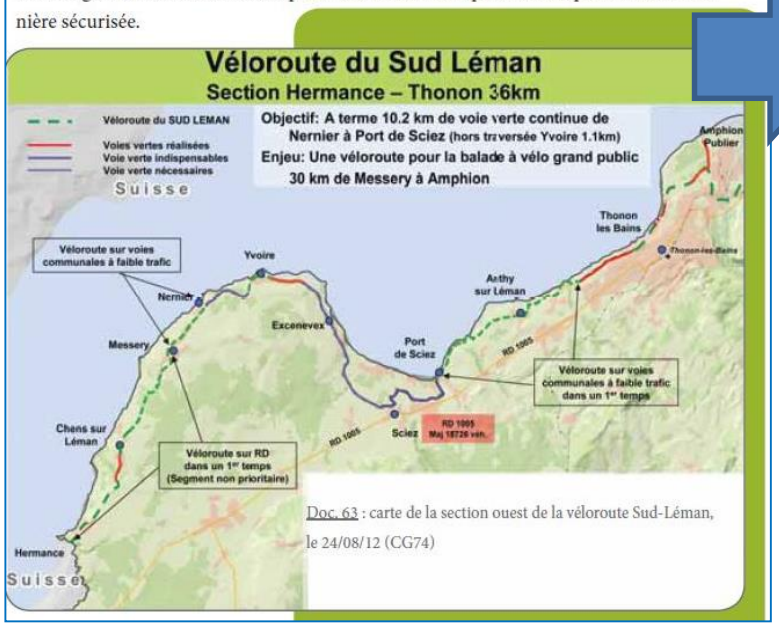
- **Voies vertes,**
- **Pistes et bandes cyclables,**
- **Routes partagées à *faible trafic***

3. Troisième Interrogation

Véloroute Sud-Léman et ViaRhôna

En définitive, la vélouroute Sud Léman constituera l'une des artères majeures du réseau cyclable du Chablais.

Vouée à la pratique récréative du vélo, cette future véloroute, en desservant la plupart des villages des bords du Léman, permettra aussi des déplacements quotidiens de manière sécurisée.



Doc. 63 : carte de la section ouest de la véloroute Sud-Léman, le 24/08/12 (CG74)

Schéma Cyclable du Chablais – L'Offre cyclable du Chablais // décembre 2013 : *« … Dans le territoire du Chablais : Les pentes, parfois fortes, rendent difficile la pratique du vélo pour tous, souvent réservée aux sportifs.*

…La section Saint-Gingolph / Publier est particulièrement problématique : la route D 1005 très dangereuse et cette partie du territoire est contrainte par la topographie et l'urbanisation. A ce jour (2013) pas sujette à réflexion.

*…**La sécurité doit être une condition primordiale**.*

…Le réseau cyclable doit être cohérent dans sa continuité. »

Constat

TOUT est INADAPTE pour Vélos & Piétons dans le secteur d'Evian pour des raisons de relief, de topographie et de la Route D 1005.

2. Deuxième Interrogation

Véloroute Sud-Léman et ViaRhôna

Actuellement (2019) : extrait du SCoT

La Voie Ferrée du **Tonkin** doit être **préservée** pour les trains

DE CE FAIT …..

1- Réalisation par Saint-Gingolph (*2018*) d'un chemin cyclo-piétonnier situé à l'entrée Ouest de Saint-Gingolph jusqu'au Locum sur **3** km.

Constat *: Le relief accidenté du littoral* ***rend impossible la poursuite de ce « mini-tronçon » hors de la route D 1005,*** *les cyclistes seront ramenés obligatoirement sur la route D 1005 en direction d'Evian.*

Coût exorbitant de 762 000 € du km minimum.

2- Projet CCPEVA – « *une vélo-route sud-Léman (cadre ViaRhôna), ce tracé est à 80 % en voie partagée, avec voitures et camions:* ***Route D 1005 accidentogène et sous-dimensionnée*** »

Constat :*Ce projet est totalement contraire à la sécurité des cyclistes.*

Coût de réalisation : 1,10 millions d'€ du km *minimum****.***

Inquiétude: Le **Conseil Départemental de la Haute-Savoie responsable des routes** est-il ***favorable*** au projet du CCPEVA?

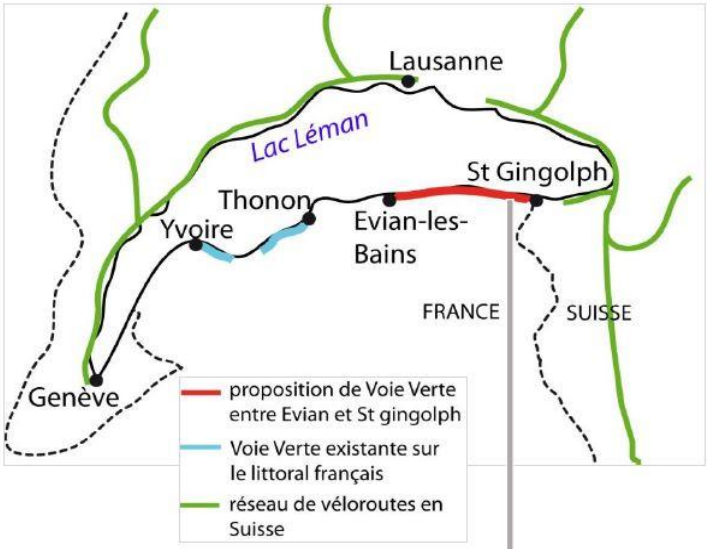
3. Troisième Interrogation

Véloroute Sud-Léman et ViaRhôna

NOTRE PROPOSITION réaliste, adaptée, crédible et justifiée:

« *LA* » *SEULE R*éalisation VIABLE, Cyclo-Piétons sur le Tonkin

voie verte autour du Lac Léman



voie verte / piste cyclable

Evian-les-Bains / St Gingolph (**18 km**)
sur l'emprise de la voie ferrée du Tonkin français

- **Site unique :** longeant le lac Léman et reliant les villages au riche patrimoine.
- **Tracé sécurisant :** pour les déplacements de proximité, de loisirs, piétons, sportifs, cyclistes.
- **Atout majeur pour la région d'Evian :** développement économique et touristique.
- **Infrastructure respectant** l'environnement, s'intégrant dans le site sans dommage.
- **Tracé répondant à la priorité** d'un « plan national vélo » pour les déplacements quotidiens.
- **Coût de réalisation** (réf SETRA) : **110 000 € du Km**

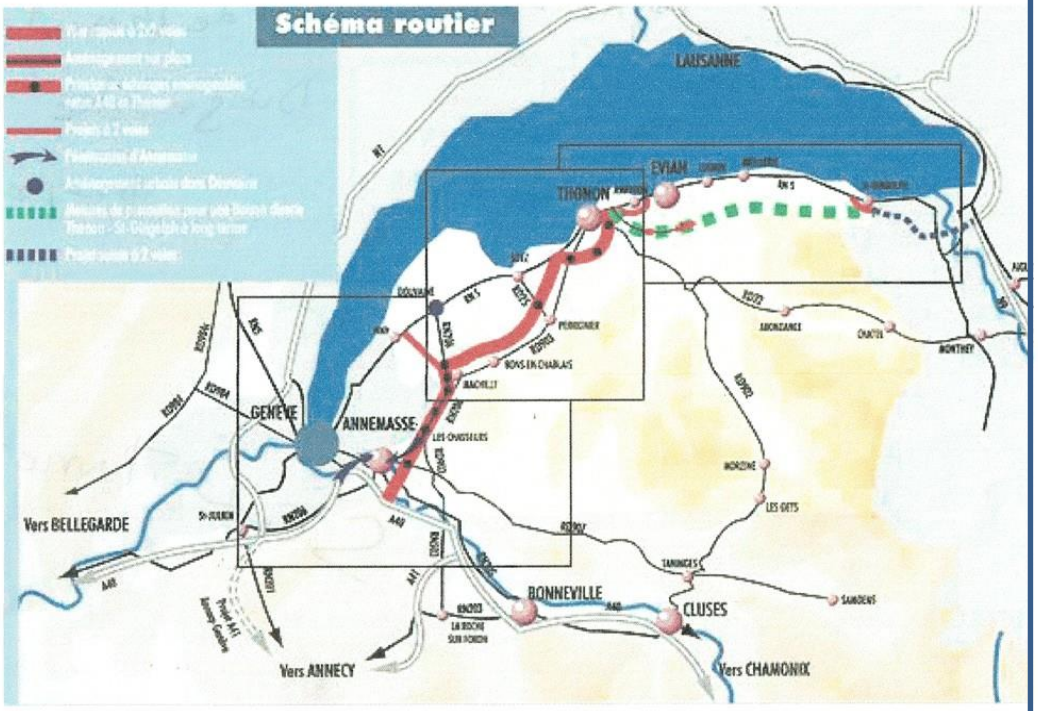
Schémas : Maureen A.

Ne pas jeter sur la voie publique.

4. Quatrième Interrogation

Absence *du fuseau routier Sud-Lémanique*

SCoT *2011* - « *Intégration dans son schéma routier, d'un fuseau routier depuis le contournement de* ***Thonon jusqu'à Saint-Gingolph*** *pour le* ***désenclavement routier d'Ouest en Est du Chablais. …*** *De plus cette réalisation réglerait le problème du trafic routier transfrontalier* ***et permettait de valoriser le littoral du Lac Léman. »***



Et …

Président du Conseil Régional de Rhône-Alpes (*2011*) :

« … il serait judicieux de ne réaliser aucune alternative à la ligne du Tonkin. »

Note : en 2019, il reste encore quelque piquetage posés lors du projet d'autoroute Annemasse/Saint-Gingolph

Constat: Pourquoi cette suppression !!!!

Comment ont-ils osés ?

4. Quatrième Interrogation

***Absence** du fuseau routier sud-lémanique*

Rappel

L'Eboulement du 19 janvier 2013 sur la route D 1005 Est Meillerie

Après l'éboulement de Meillerie

Jeudi 24 janvier 2013

La montagne menace de s'écrouler

Environ 600 m³ de rochers se sont abattus sur la RD 1 005 samedi 19 janvier. L'effondrement rappelle que la falaise entière risque encore de tomber, d'où le projet de percer un tunnel. P. 6

4. Quatrième Interrogation

***Absence** du fuseau routier sud-lémanique*

Pourquoi cette absence de projet de fuseau routier ?

- Le Conseil Départemental de Haute-Savoie et les élus locaux, connaissent les risques d'éboulement de la falaise de Meillerie sur la route D 1005.

- Deux études ont été réalisées pour la sécurisation du secteur :…..
  Officieusement, il semble que les Tests de carottages (sept. 2018) bloqueraient la réalisation de la Casquette planifiée à l'Est de Meillerie?
  Actuellement, sur ce sujet, plus aucune nouvelle INFORMATION publique du Conseil Départemental de Haute-Savoie responsable des routes.

Constat :

Trafic routier sur la D 1005 vers Saint-Gingolph :

Moyenne journalière : 8 700 véhicules et Pointe journalière : 11 500 véhicules

>>>>>> Sources >>>>>>
Haute-Savoie Trafic routier DDT, Direction Départementale des Territoire

Si la falaise devait s'écrouler : l'unique route du littoral, entre la France et la Suisse, serait coupée, que deviendrait alors l'économie locale ?

CONCLUSION

Le fuseau routier hors du littoral est vital dans ce secteur

CONCLUSIONS

Il faut que nous ***TOUS*** exprimions notre ***DESACCCORD avec le SCoT***

COMMENT ?

Participer en mettant vos observations :

1. ***Pour une voie verte cyclo-piétons sur la voie ferrée du Tonkin***
2. ***Contre la réouverture de la voie ferrée du Tonkin***
3. ***Pour notre sécurité, création du fuseau routier Sud Lémanique***
   depuis le contournement de Thonon jusqu'à Saint-Gingolph pour un désenclavement routier d'Ouest en Est du Chablais (route à 2 fois 2 voies ou une route à 3 voies)

https://www.démocratie-active.fr/scot-chablais/

Email : scot-chablais@démocratie-active.fr

Association pour un Développement Harmonieux de l'Est du Pays d'Evian