

L'A41 entre Genève et Annecy sera une autoroute au rabais

Mauvaise nouvelle pour ceux qui rêvaient de se rendre de Genève à Annecy en vingt minutes : un quart du nouveau tronçon autoroutier sera réduit à une seule voie dans chaque sens !

En lançant l'aménagement de l'A 41 censée raccourcir sensiblement le trajet entre Genève et Annecy, le gouvernement français permet aux Haut-Savoyards de jouer à une nouvelle version du verre à moitié plein ou à moitié vide. Il y a les optimistes invétérés qui proclament que le projet prévu vaut toujours mieux que la situation actuelle (la route nationale via Cruseilles). Et les indécrottables pessimistes pour lesquels « cela » ne sera qu'une autoroute au rabais.

Par « cela », il faut entendre les 18,8 km du tronçon Saint-Julien - Villy-le-Pelloux, permettant de circuler entre Genève et Annecy sans faire le détour par La Roche-sur-Foron. Mauvaise surprise, en effet, pour les automobilistes qui se réjouissaient de pouvoir se rendre de la Cité de Calvin au chef-lieu haut-savoyard en moins d'une demi-heure: une bonne partie - 25% au moins - de la nouvelle autoroute, et pour un bon bout de temps sans doute, n'offrira qu'une voie dans chaque sens; à moins d'un coup de théâtre de dernière minute, fort improbable.

Cinq cents millions économisés

C'est que le gouvernement français ne jure plus que par les économies. Fonds disponibles asséchés, volonté de ne pas multiplier les emprunts pour éviter de faire pression sur les taux d'intérêt: tous les projets sont aujourd'hui réexaminés. Dans ce contexte, on s'est posé des questions, à Paris, sur le coût de 3,5 milliards de francs de ces

18,8 km. D'aucuns se sont même interrogés sur l'opportunité de ce tronçon, puisqu'il existe déjà une autoroute entre Genève et Annecy par La Roche, encouragés dans cette réflexion par les défenseurs d'autres projets. Les mauvaises langues prétendent que le député du Chablais Pierre Mazeaud aurait bien fait comprendre qu'entre deux autoroutes haut-savoyardes, il y en a une - l'A 400 entre Annemasse et sa circonscription de Thonon - plus nécessaire que l'autre...

Du coup, cette A 41, que l'on croyait acquise tant elle a fait l'unanimité durant la mise à l'enquête, se trouva menacée sur l'autel de l'austérité. Il fallut de vigoureux plaidoyers à Paris, du préfet Michel Morin et du député-maire Bernard Bosson, pour la sauver. Le ministre de l'Équipement a finalement donné son aval aux deux autoroutes haut-savoyardes, avec une restriction pour l'A 41: la réalisation, dans un premier temps du moins, d'un seul tube (une voie dans chaque sens) pour le passage en tunnel (3,2 km) sous le Mont-Sion. Économie réalisée: quelque 500 millions de francs.

Réaction des maires

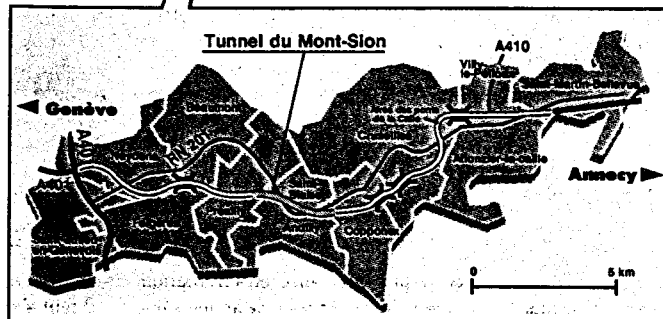
Lundi après-midi encore, lors de la réunion constitutive du « comité de suivi » de l'A 41, plusieurs maires sont intervenus pour demander la réalisation de deux tubes. Leur argument: tôt ou tard, le volume de circulation exigera un doublement du tunnel, avec toutes les nuisances que l'ouverture d'un nouveau chantier occasionnera. Rémy Chardon, le directeur de la So-

ciété du Tunnel sous le Mont-Blanc (STMB), concessionnaire de l'A 41, leur a laissé une lueur d'espoir: la décision du ministre de l'Équipement n'est pas encore formellement prise. Mais il faudrait un miracle pour que Bernard Pons accorde deux tubes.

Dans la région, deux tunnels ont été doublés récemment: celui de Chamoise (Nantua) cet hiver, dix ans après la construction du premier tube, et celui de L'Épine, à la sortie de Chambéry direction Lyon, avant les JO d'Albertville, dix-sept ans après la première inauguration. Les estimations de trafic, sous le Mont-Sion, durant les heures de pointe, sont difficiles à faire, tant elles dépendent de la situation économique de Genève (nombre de frontaliers) et de l'entrée ou non de la Suisse dans l'Espace économique européen. Mais on peut raisonnablement évaluer, au moment de la mise en service de l'A 41 (décembre 1999), des pointes de 1100 véhicules/heure sous le tunnel, alors qu'un tube peut en absorber 1500.

Le ministère estimera sans doute qu'un seul tube suffit pour une dizaine d'années. Avec, pour les automobilistes, tous les ralentissements que cela implique, non seulement dans le tunnel, mais encore sur les rampes d'accès de part et d'autre, le trafic devant être canalisé sur une voie bien avant le passage couvert. Conséquence: sur les 18,8 km de l'A 41, on roulera presque cinq kilomètres sur voie unique, soit sur plus du quart de la nouvelle autoroute. Bien du plaisir à ceux qui suivront un poids lourd !

Michel Eggs □



EN 2 MOTS

SIX MILLIARDS INVESTIS

La construction de l'A 41 débutera l'an prochain. Sa mise en service est prévue en décembre 1999. Avec la réalisation de l'A 400 Annemasse-Thonon, ce sont quelque 6 milliards de francs qui seront investis, pour le plus grand bonheur des entreprises de travaux publics. - (me)