



CLE Conseil lémanique pour l'environnement

Projet d'autoroute Machilly - Thonon : prise de position

1. Présentation du Conseil Lémanique pour l'Environnement

Le Conseil Lémanique pour l'Environnement (CLE) a été fondé le 15 juin 1989 et est le résultat d'une coopération des principales associations environnementales des départements de l'Ain et de la Haute Savoie, des cantons de Genève, Valais et Vaud. Les associations représentées par le CLE sont

- AGENA Association gessienne de protection de la nature
- ATE Association transports et environnement: Genève, Valais, Vaud
- FRAPNA Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature: Ain, Haute Savoie
- FNAUT Fédération nationale des usagers des transports
- PRO NATURA (GE, VS, VD)
- WWF Fonds mondial pour la nature: Valais, Vaud
- GENESIS (Haute Savoie)

Elles totalisent environ 100'000 adhérents

Le CLE travaille essentiellement :

- Pour une évolution harmonieuse de l'environnement des habitants du bassin lémanique dans le respect des équilibres naturels et sociaux.
- Pour contrebalancer les vues économistes des organismes officiels de coordination péri lémanique
- Pour proposer des approches douces
- Pour combattre les propositions destructrices de l'environnement

2. Historique de la position du CLE

Le CLE s'est investi contre la réalisation de cette autoroute et ce depuis le premier projet. Le CLE avait obtenu gain de cause en 1997 pour des raisons de calcul du

coût/utilité de cette autoroute. Elle ne devait en effet accueillir que 10'000 véhicules/jour pour un coût de 2.6 milliards pour 35km de route, ce qui avait été considéré comme prohibitif par les autorités en charge. Un tel ouvrage n'avait donc pas été jugé comme répondant aux critères d'utilité publique et avait été abandonné.

Le CLE a continué à suivre ce dossier lors des volontés de relances dans les années 2010-2013, projet qui finalement n'avait jamais été plus loin que des déclarations d'intentions.

Aujourd'hui, le CLE continue son travail en déposant des observations pour cette enquête publique que vous trouverez dans la suite de ce dossier.

3. Position du CLE

3.1. Position générale

Le CLE n'a pas changé de position depuis 1997 et s'oppose à la création d'une nouvelle autoroute, dans une région encore préservée, qui ne servirait qu'à créer une nouvelle route pénétrante pour les voitures désirant se rendre dans l'agglomération genevoise. Peu de réflexions ont été menées pour favoriser le transfert modal, dans une région où selon les documents de l'enquête publique, 77% de la population se rend à son travail en voiture. Des solutions de desserts en transport public ainsi que de covoiturage doivent être mises en place, ce qui permettrait un report des personnes qui se meuvent actuellement en voiture sur d'autres transports et permettraient de désencombrer efficacement les routes qui aujourd'hui posent problème.

3.2. Mobilité

Le principal problème de la région du Chablais en termes de mobilité est, comme dit précédemment, que 77% des travailleurs se rendent au travail en voiture, sachant que 64% de ces personnes travaillent dans une autre commune que celle où ils habitent. Cet état de fait amène des flux de pendulaires conséquents qui sont tous sur la route aux mêmes heures de la journée, créant une certaine saturation du trafic. La construction de cette autoroute, et les montants qui y seraient injectés, est autant d'énergie et d'argent qui ne sont pas mis à disposition de la création de solutions de mobilité durables et innovantes. Sachant que la région est peu et mal desservie en transports publics et que la part modale des transports en commun n'atteint que 7%, le CLE préconise de premièrement se pencher sur ces solutions avant d'investir des milliards dans une route qui ne va pas désencombrer le Chablais mais au contraire attirer encore plus de voitures dans cette région.

Des mesures simples pourraient être mises en place pour les transports publics, par exemple :

- L'augmentation de la cadence notamment aux heures de pointe mais aussi en soirée ainsi qu'une meilleure desserte des petites communes.
- La réhabilitation de la ligne dite « du Tonkin », voulue de longue date par le CLE, qui prend encore plus de sens avec la réalisation à très brève échéance du Léman Express. Cela permettrait de désenclaver le Chablais français, notamment la commune de Thonon.
- La création de voie de bus dédiée le long des tracés les plus problématiques, pour éviter que les bus se trouvent pris dans le trafic et perdent du temps dans des embouteillages.
- La mise en place de subventions pour les transports publics, qui permettraient de les rendre compétitifs en termes de prix par rapport aux transports individuels motorisés.

Outre les transports publics, la question du co-voiturage a été aussi peu développée, à part des zones qui ont été prévues pour des futurs parking. La mise en place d'une campagne de promotion à large échelle est nécessaire, car même si un site internet dédié a été créé (<http://www.covoiturage-leman.org/>) il est encore peu utilisé vu le nombre de trajets proposés..

Pour avoir une vision globale de la problématique de la mobilité dans cette région, il aurait été judicieux d'avoir une étude large sur les différents moyens de transport et un comparatif chiffré entre transport individuel motorisé et transport public. L'étude présentée dans l'annexe 6 est peu concluante, vu que la méthodologie ainsi que les résultats chiffrés ne sont pas explicités.

Le CLE demande de plus une étude non seulement quantitative mais aussi qualitative pour comprendre pourquoi les pendulaires favorisent les transports individuels motorisés plutôt que les transports publics. Des véritables propositions pourront ainsi être faites sur la base de ces résultats pour permettre à chacun d'avoir accès à des transports publics de qualité.

De plus, la mise en place du Léman Express à l'horizon 2020 sera la mesure qui désenclavera le Chablais, et la vallée de l'Arve.

Il serait incompréhensible et un gaspillage des deniers publics que de créer une infrastructure routière lourde en concurrence du futur RER du Grand Genève. La construction du CEVA aura un coût non négligeable pour les contribuables suisses (plus de 1,5 milliard de francs) et français (235 millions d'Euros).

Il convient au contraire de prendre toutes les mesures pour rabattre la circulation sur cet axe de haut débit.

3.3. Pollution atmosphérique

L'augmentation de trafic qu'amènera la construction de cette nouvelle route engendrera une pollution atmosphérique et sonore accrue. La construction de cette autoroute va contre les engagements de la France lors de l'accord de Paris sur le Climat qui vise une réduction des émissions de CO2 de 40% d'ici 2030. Un engagement ambitieux qui ne peut être tenu si des solutions innovantes ne sont pas proposées et si l'argent disponible est utilisé pour des projets onéreux et qui vont à l'encontre de cet objectif. Les chiffres mis à disposition lors de cette consultation montrent que le projet aura une influence extrêmement négative sur le CO2 dégagé par le transport dans l'atmosphère. En effet, pour 2024, il est planifié une augmentation de 14% des rejets de CO2 par rapport à 2014 et « seulement » 4% d'augmentation sans le projet. Cette différence notable a des effets extrêmement néfastes sur la région elle-même et sur les enjeux globaux de réduction du CO2.

3.4. Pollution sonore

La pollution sonore est un enjeu majeur en termes de santé publique et souvent peu pris en compte dans les politiques publiques. Si dans l'étude d'impact, les habitations qui seraient touchées par un bruit ne répondant plus aux normes légales sont listées, peu de réflexions sont faites quant aux possibilités pour le limiter (que ce soit en termes de réduction de vitesse ou de pose de revêtement phono absorbant). Les actions proposées n'agissent donc pas à la source du bruit.

Il ne faut pas négliger le bruit lors du chantier, qui serait potentiellement de grande ampleur, avec des nuisances pour une grande partie des riverains. Peu de mesures sont proposées pour remédier à cette problématique.

Aucun élément n'est donné sur les impacts du bruit sur la faune alors qu'il est clair qu'un impact non négligeable sur cette zone, qui est aujourd'hui relativement bien préservé, aura lieu.

3.5. Nature

Les enjeux sont importants en termes de biodiversité dans ce secteur et la construction de cette liaison impacterait négativement un écosystème fragile et en proie à une urbanisation grandissante. Beaucoup d'espèces à protéger sont présentes sur cette zone, comme nous renseigne le tableau p.18 du résumé non-technique. Le projet est principalement réalisé en zone forestière, coupant plusieurs corridors écologiques et réserves de faune. Une zone qui jusqu'alors avait été préservée de l'urbanisation va se retrouver saccagée par cette route. Les travaux et différentes voies d'accès qu'il faudra construire pour y accéder vont aussi péjorer grandement l'équilibre écologique de la région qu'il sera difficile de reconstruire après la construction de la route.

Les mesures de compensation n'étant pas encore arrêtées, il est difficile d'avoir un avis sur leur efficacité et leurs véritables effets sur la faune et flore locale. Le CLE déplore que des études plus approfondies sur ce point n'aient pas été faites, pour permettre d'avoir un avis étayé sur la question.

3.6. Agriculture

Les questions liées à l'agriculture ont été très peu traitées dans la documentation liée à cette enquête publique, ce que le CLE trouve extrêmement dommageable. Les terrains agricoles souffrent énormément de l'urbanisation de la région et des nouvelles constructions, ce que cette nouvelle autoroute va encore accentuer. Les surfaces agricoles ne sont pas aujourd'hui suffisantes pour pouvoir nourrir l'agglomération franco-valdo-genevoise (FVG). L'étude sur le métabolisme agricole de l'agglomération franco-valdo-genevoise, paru en 2010, montre clairement cette problématique. Il est nécessaire d'avoir 2500m²/habitant de terres agricoles pour subvenir au besoins en termes de nourriture d'une personne. Sur la FVG, il y a seulement 600m²/habitant. Ce peu de terre agricole disponible doit être préservé pour pouvoir conserver une alimentation et des emplois locaux.

4. Conclusion

Les préavis officiels négatifs s'additionnent. Rappelons la décision du Conseil d'État du 28 mars 1997, celle de 2013 par la commission 21 et enfin en 2018, celle de l'Autorité environnementale, conseil général de l'Environnement et du Développement durable.

De façon générale, le CLE déplore que toutes les solutions de mobilité durable n'aient pas été envisagées avant la construction de cette route. La focalisation sur ce type d'infrastructure ne permet pas de construire en parallèle des projets crédibles de report modal alors que le potentiel est grand dans le Chablais français.

Pour toutes les raisons énoncées précédemment, le CLE s'oppose à la construction de la liaison Thonon – Machilly et enjoint les Autorités concernées à réfléchir à des solutions plus durables en favorisant les transports publics et en particulier le transfert modal sur le Léman express, le co-voiturage, la mobilité partagée et ainsi promouvoir la mobilité de demain.

Genève et Annecy, le 7 juillet 2017

Alain Rouiller, président du CLE

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alain Rouiller', with a stylized, cursive script.

Adresse pour ce dossier :

CLE

18, rue de Montbrillant 1201 Genève