

Les Houches, le 12 juillet 2018

Contribution à l'enquête publique :
Liaison autoroutière entre MACHILLY et THONON-LES-BAINS et suppression des passages à niveau n°65 et n°66 sur la commune de PERRIGNIER

Difficile de trouver un point positif à un projet aussi néfaste pour l'environnement, la nature, l'activité agricole locale et même les finances publiques, que le projet d'autoroute Machilly-Thonon. Ce projet anachronique est englué dans une logique depuis longtemps dépassée. Les promoteurs du projet n'ont pas vu le train passer et n'ont pas compris la nécessité de proposer un choix de mobilité répondant de façon plus fine et intelligente aux besoins de chacun.

Alors que l'Europe s'apprête à poursuivre la France devant la Cour européenne de justice pour non-respect des normes de qualité de l'air liées au trafic routier ;

Alors que la France a fait de la lutte contre le réchauffement climatique son credo emmenant brillamment la négociation de l'accord de Paris sur le climat en 2015 et en annonçant vouloir «make the planet great again» ;
Alors qu'il est indispensable de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre ;

...la Haute-Savoie s'obstine à vouloir continuer dans sa trajectoire de développement du tout routier.

40 ch. du Pierrier de la Croix
74310 Les Houches
info@inspire74.com
www.inspire74.com

La route est pourtant la solution de déplacement qui est la plus polluante, la plus climaticide, la plus consommatrice d'espaces, la plus impactante pour la biodiversité et l'agriculture paysanne.

Ce projet verrouillera le Chablais, pour des décennies encore, dans un schéma de mobilité trop dépendant de la voiture individuelle. Les Haut-savoyards resteront donc dépendants de la voiture pour leurs déplacements, qu'ils le veuillent ou non, et les populations n'ayant pas accès à une voiture resteront sur le bord de la route.

> Un projet qui n'améliorera pas la circulation

Ce tronçon d'autoroute n'améliorera pas la circulation dans le Chablais, mais déplacera les points d'engorgement. Comme tous les projets d'aménagements routiers, il réduira le temps de parcours et induira une augmentation de la circulation, car les automobilistes raisonnent en temps



de trajet. L'autoroute attirera des habitants et frontaliers supplémentaires dans le Chablais et incitera les habitants à aller plus loin pour leurs courses, leur emploi, leurs loisirs. Avec cet «effet aspirateur» inévitable, constaté pour toutes les infrastructures nouvelles, la situation d'origine sera retrouvée au bout de quelques années, avec une congestion accrue.

Le dossier d'enquête publique indique très clairement que comparé «à un état de référence (sans projet)», les études de trafic «mettent en évidence une augmentation de la mobilité sur le secteur d'étude avec environ 500 déplacements supplémentaires effectués sur le corridor aux heures de pointe». Il ne s'agit donc pas d'un simple transfert de circulation, mais d'un accroissement général de la circulation. Ce trafic débouchera sur le tronçon Machilly-Chasseurs puis l'agglomération d'Annemasse ou le nœud routier et autoroutier de Findrol, des secteurs déjà fortement engorgés aujourd'hui, particulièrement aux heures de pointe.

L'objectif du projet est d'ailleurs clairement énoncé dans le dossier d'enquête publique : «desservir et irriguer le territoire situé au Sud de Thonon-les-Bains depuis l'agglomération d'Annemasse-Genève et l'autoroute A40».

D'autre part, cette autoroute sera quasiment sans effet sur la circulation à Douvaine et sur la RD1005. Le point noir de Douvaine restera entier.

> La qualité de l'air globalement dégradée

Les arguments d'amélioration de la qualité de l'air liés à la «fluidification» du trafic ou à des améliorations ponctuelles locales, par exemple pour la traversée de Bons-en-Chablais, sont erronés. La qualité de l'air sera globalement détériorée dans le Chablais et dans les secteurs voisins en raison de l'augmentation du trafic annoncée par les promoteurs du projet. Les gains localisés, obtenus ici ou là, seront très largement compensés par une augmentation des émissions globales.

Le raisonnement du Conseil départemental sur ce point est totalement partial et partiel. En regardant la situation au microscope, il est toujours possible de trouver des lieux qui bénéficieront de l'autoroute. Globalement, la qualité de l'air ne s'améliorera pas puisque l'autoroute sera génératrice de trafic routier supplémentaire. Elle attirera de nouveaux frontaliers qui feront de longs trajets domicile-travail en voiture tous les jours. Combien d'émissions supplémentaires seront ainsi créées dans la vallée de l'Arve et l'agglomération d'Annemasse avec l'augmentation du trafic dans le Chablais qui se déversera sur ces secteurs ?

L'Autorité environnementale réfute également la vision du Conseil départemental. «La conclusion de l'étude est que les concentrations augmentant sur certains axes et diminuant sur d'autres. L'Ae ne souscrit

pas à cette conclusion du fait des différentes imprécisions relevées précédemment et dans la mesure où des impacts significatifs sont bien prévus sur certains tronçons».

Les promoteurs du projet ont répondu en disant que la pollution globale ne serait pas aggravée. Si tel était le cas, compenser l'amélioration des moteurs par une augmentation de la circulation revient à maintenir la pollution de l'air à des niveaux inacceptables pour la santé humaine en Haute-Savoie. Il faut au contraire diminuer cette pollution, afin de réduire l'impact sanitaire de la pollution de l'air. En effet, cette dernière est 14 fois plus meurtrière que les accidents de la route, avec 48 000 décès prématurés par an en France, ce qui représente 9% de la mortalité totale dans notre pays.

> Augmentation des émissions de gaz à effet de serre

Là encore, pour l'Autorité environnementale «l'impact sur le climat n'est envisagé qu'à l'échelle microclimatique locale et s'appuie sur l'hypothèse réfutée que le projet n'induit pas de trafic supplémentaire. La conclusion est donc que le projet n'a pas d'impact sur le climat local. Les impacts climatiques sont essentiellement liés aux émissions de gaz à effet de serre et doivent être abordés à l'échelle globale».

L'augmentation prévisible de la circulation routière liée à l'autoroute n'est pas compatible avec l'urgence climatique et les plans et programmes dans ce domaine. Nous citerons entre autres : la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Elle va de plus, à l'encontre des engagements de la France de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre le dérèglement climatique dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat.

> Une pression immobilière accrue

Cet équipement au coût exorbitant ne pourra être rentable que s'il s'accompagne d'une forte augmentation de la circulation et de la construction de logements, de résidences secondaires, de zones commerciales etc. Est-ce l'objectif final inavoué des promoteurs du projet d'autoroute ? Tout ceci transformera le visage du Chablais et artificialisera de nombreuses terres qui sont aujourd'hui à l'état naturel. Ceci est contraire au besoin de réduire la consommation d'espaces en Haute-Savoie et de préserver la biodiversité, ainsi que l'activité économique agricole locale.

> Une subvention d'équilibre contestable

Ce projet d'autoroute privée à péage sera largement financé par des fonds publics, puisque le Conseil Départemental de Haute-Savoie a déjà

approuvé «à l'unanimité le principe d'une prise en charge de l'intégralité d'une subvention d'équilibre pour la réalisation du projet». Qu'ils y soient favorables ou non, tous les contribuables haut-savoyards paieront pour la réalisation de cet aménagement routier. Il est contestable d'engager de l'argent public dans un tel projet, alors que des investissements plus cohérents avec les enjeux environnementaux ne sont pas encore réalisés, tels que des aménagements cyclables et piétons, qui font grand défaut dans le secteur. L'association Inspire est fermement opposée à l'utilisation d'argent public pour la construction d'une autoroute privée, qui maintiendra notre département dans une politique de mobilité mono-modale et polluante.

Avec un montant de péage de 2€ (valeur 2010), donc plus proche de 2,5€ lors de sa mise en service, cette autoroute sera accessible principalement aux catégories socioprofessionnelles les plus favorisées. On est très loin de l'intérêt général sur ce point-là également.

> Des solutions alternatives à favoriser

Les promoteurs du projet ont réussi à faire croire aux habitants du Chablais que la seule solution aux embouteillages serait l'autoroute. Or, les solutions sont ailleurs pour «soulager» le réseau routier actuel et elles sont multiples : le développement du train Léman Express, des transports en commun, de la mobilité active à vélo ou à pied pour les trajets courts, ou encore du covoiturage.

Pour l'Autorité environnementale, «La mise en service du Léman express en 2019 mettra la gare de Genève Cornavin à 50 minutes et Genève Eaux Vives à 36 minutes de Thonon-les-Bains. Il est probable que ces temps de parcours rendront le choix du train bien plus attractif dès 2019». La voiture individuelle sera alors une solution de second rang pour de nombreux frontaliers, d'autant plus que la ville de Genève s'apprête à rendre l'accès et le stationnement de plus en plus difficile et coûteux pour les automobilistes pendulaires.

Le bus express ou «Transport à Haut Niveau de Service» sur la RD1005 aura des effets bénéfiques pour l'axe de la rive du Léman et pour le point noir de Douvaine. Ce projet consiste à relier Thonon-les-Bains à Genève en proposant 40 allers-retours par jour avec une fréquence d'un bus toutes les 10 minutes environ à l'heure de pointe. Sa mise en service est prévue à l'horizon de 2021.

Ces solutions efficaces de transport de masse vers Genève arriveront bien avant l'autoroute et désengorgeront les routes du Chablais, particulièrement aux heures de pointe, où le problème d'engorgement est le plus prégnant.

Le développement du covoiturage offre un potentiel important de réduction de la circulation routière pratiquement immédiat et à peu de frais. C'est une piste majeure à suivre, or l'analyse des besoins de covoiturage n'a pas été présentée dans le dossier d'enquête publique. C'est une lacune.

Les 2/3 des déplacements sont internes au Chablais et plus de la moitié de nos déplacements font moins de 3 kilomètres dans la région Rhône-Alpes. Il convient donc de développer avec volonté et énergie les solutions de mobilité actives, telles que le vélo et la marche. Ces derniers sont d'ailleurs trop souvent oubliés en tant que mode de déplacements.

> Le risque de banlieurisation et de dépendance

Le Chablais n'est pas enclavé, mais en voie de banlieurisation par rapport à la métropole genevoise. Les solutions à apporter pour ce type de configuration sont le développement des transports de masse (train, bus). Diriger davantage de voitures vers les villes d'Annemasse et Genève serait un non-sens.

Économiquement parlant, il est risqué d'accroître la dépendance du Chablais par rapport à la métropole genevoise. Si cette dernière éternue, c'est tout le Chablais qui risque d'être sinistré. Ceci est d'autant plus vrai que la construction de l'autoroute sera néfaste au commerce de proximité, qui est actuellement encore très développé dans le Chablais par rapport au reste du département, grâce à son relatif isolement. L'autoroute aura un effet de «métropolisation» constaté partout ailleurs et déplacera les lieux d'achats. Le Chablais perdra en résilience.

> Un serpent de mer

Un projet aussi ancien (50 ans) n'ayant toujours pas vu le jour, tend à indiquer qu'il s'agit en réalité d'un mauvais projet que ni l'État, ni les entreprises privées ne veulent soutenir et financer. Le projet de Notre Dame des Landes a eu une durée de vie similaire et a fini par être abandonné. Ce serait la solution la plus raisonnable à apporter au projet Machilly-Thonon.

Ceci pousserait peut-être enfin les décideurs haut-savoyards à développer une mobilité plus durable et plus sociale en Haute-Savoie. Le Chablais n'est assurément pas enclavé. Il souffre seulement d'un grave manque de vision d'avenir de la part des décideurs.

Vous l'aurez compris, l'association Inspire est opposée au projet Machilly-Thonon et souhaite que les fonds publics prévus pour ce projet soient dirigés rapidement vers le développement du Transport à Haut Niveau de Service sur la RD1005 et des aménagements cyclables dans l'ensemble du Chablais, qui est un territoire qui a des besoins de mobilité non pourvus.