BILAN INTERMÉDIAIRE DU TRAVAIL MENÉ PAR LA FRAPNA 74 PUIS PAR FNE 74 SUR LE DOSSIER DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE MACHILLY - THONON

La FRAPNA Haute-Savoie (devenue France Nature Environnement Haute-Savoie) a pris acte de la décision arrêtée par l'État en lien avec le Département de la Haute-Savoie de développer un nouvel équipement routier à fort débit reliant Machilly à Thonon. **Elle n'a eu de cesse de rappeler que cette liaison autoroutière concédée n'était pas son projet**, tout en affirmant sa volonté d'intervenir, si elle devait être réalisée, à tous les stades de l'élaboration du projet, en liaison avec ses associations fédérées du Chablais, avec l'objectif de préserver l'environnement du territoire, la biodiversité, la qualité de l'air, et le bien-être de ses habitants. C'est dans cet esprit qu'elle a apporté en 2016-2017 sa contribution au **groupe de travail mis en place par la Préfecture et le Conseil Départemental**.

Dans le cadre de ce groupe de travail et en bon partenariat avec d'autres acteurs du monde de l'environnement (ASTERS, L.P.O., SYMASOL[1], techniciens de la Fédération départementale de chasse) nous nous sommes employés à démonter qu'il s'agissait d'un projet coûteux pour l'environnement dont il fallait par conséquent chercher à minorer au maximum les impacts.

126 ha d'habitats naturels[2] seraient détruits par le projet dont 77,3 ha sont des habitats naturels d'intérêt communautaire et 4.2 ha des habitats prioritaires. **Le coût du projet pour l'environnement est donc une donnée tout à fait essentielle du dossier** et nous considérons comme primordial le contenu du volet environnemental de l'appel d'offre destiné à choisir le concessionnaire.

Beaucoup de chemin a été parcouru entre le diagnostic écologique de 2010 (rapport du bureau d'études Egis) particulièrement lacunaire et celui qui est à la base de l'étude d'impact de l'actuel projet. En réponse aux exigences que nous avons posées, les maîtres d'ouvrage ont effectivement intégré la nécessité de financer le bureau d'études Biotope à la hauteur du nombre de journées de travail nécessaire pour aboutir à **une étude suffisamment robuste** et surtout le système d'aller-retour[3] mis en place dans le cadre du groupe de travail départemental a bien fonctionné.
L'Autorité Environnementale a d'ailleurs constaté que *« Le dossier mentionne une étude bibliographique et la consultation des spécialistes locaux préalable à plusieurs campagnes d'observation sur le terrain qui augurent d'une évaluation proportionnée aux enjeux, très importants sur cette thématique, au stade de la demande de DUP ».* Elle a formulé un certain nombre de demandes de précision auxquelles les maîtres d'ouvrage nous semblent avoir répondu convenablement (ajout d'une évaluation de l'impact sur les sols et leur artificialisation et engagement de mettre à la charge du concessionnaire l'actualisation et les compléments aux inventaires faunistiques et floristiques lors des études détaillées dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale).

---

[1] SYMASOL : le Syndicat Mixte des Affluents du Sud-Ouest Lémanique (SYMASOL) était un syndicat de rivières implanté dans le département de la Haute-Savoie entre Thonon-les-Bains et Genève. Ses compétences ont été reprises depuis par les communautés d'agglomération du territoire.
[2] auxquels il faut ajouter les 53 ha de perte d'espaces agricoles
[3] Les allers retours ont porté notamment sur les habitats, les espèces végétales, les espèces animales (insectes, poissons/crustacés, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères terrestres, chiroptères...), les zones humides de toutes dimensions, envisagées dans leurs limites mais aussi dans leur fonctionnalité, les cours d'eaux interceptés, les corridors écologiques (tout particulièrement les passages grande faune entre la montagne des Voirons et le Massif forestier de Planbois). Dans ces allers-retours, nous avons pu utiliser les données recueillies au cours des 24 H naturalistes 2016 que nous avions organisées en lisière de Planbois

En revanche, compte tenu de l'extrême sensibilité des milieux impactés par le projet 3 grandes préoccupations demeurent à nos yeux et devront faire l'objet de la poursuite de la concertation, si l'on veut parvenir à minorer aux maximum les impacts de l'équipement projeté.

1. le <u>choix du tracé définitif et ses conséquences</u>

L'étude d'impact porte sur une bande de 300 mètres de largeur avec définition d'un « tracé indicatif ». Or le futur concessionnaire se voit donner la possibilité de modifier le tracé dans le cadre de l'appel d'offre, de même l'implantation définitive du centre d'exploitation est laissée à son appréciation. Comme les impacts environnementaux peuvent varier significativement selon les choix qui seront réalisés, nous voyons là un risque non négligeable de décisions s'appuyant bien davantage sur des considérations financières que sur la recherche d'évitement des désordres environnementaux. Nous considérons donc que le cahier des charges de l'appel d'offre doit absolument prévenir le futur concessionnaire qu'il aura à justifier auprès des maîtres d'ouvrage la pertinence de ses choix sur la base de critères environnementaux. FNE Haute-Savoie continuera à exercer toute sa vigilance sur cet aspect du projet.

2. <u>la mise en œuvre de la séquence Éviter Réduire Compenser</u>

FNE Haute-Savoie réaffirme avec force la nécessité de prioriser l'objectif d'évitement, la compensation ne devant intervenir qu'en bout de processus et ne porter que sur les impacts résiduels du projet que les deux étapes précédentes n'ont pas permis de supprimer. Ce point de vue n'a rien de révolutionnaire puisqu'il se contente de reprendre l'esprit de la loi. Malheureusement, en l'état et au stade de l'étude d'impact, le dossier du projet de liaison Machilly – Thonon ne permet pas d'avoir l'assurance que la séquence ERC sera mise en œuvre dans cet esprit. L'Autorité Environnementale avait pointé clairement les difficultés à envisager, en recommandant de *« reprendre et de compléter très substantiellement l'évaluation des impacts et la détermination des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la destruction d'habitats naturels, y compris les zones humides ».* FNE Haute-Savoie est convaincue que la recherche des compensations (notamment « surfaciques ») s'avérera extrêmement compliquée dans un contexte de foncier contraint. Elle a d'ailleurs été attentive aux remarques des représentants du monde agricole qui craignent que les compensations en question ne se fassent principalement au détriment des espaces agricoles. **La priorisation absolue de l'évitement doit donc être un élément important du cahier des charges de l'appel d'offre**.

3. l<u>a question des corridors écologiques</u>

FNE Haute-Savoie considère – tout comme l'Autorité Environnementale d'ailleurs - que les interceptions des corridors écologiques, des réservoirs de biodiversité, des cours d'eau d'intérêt écologique et des zones humides ont été clairement identifiés et cartographiés dans le dossier. Elle continue néanmoins à attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur les risques que représenterait la délégation au seul concessionnaire de la tâche de déterminer la nature des ouvrages de franchissement et de rétablissement des connexions écologiques. Elle demande que le cahier des charges imposé au concessionnaire revête sur cette question un caractère très prescriptif afin de garantir la fonctionnalité des dits ouvrages. Elle fait de cette question du respect des connexions écologiques un critère de jugement très important dans l'appréciation qu'elle se réserve de porter sur le projet final.

La FRAPNA 74 devenue FNE Haute-Savoie a également suivi avec beaucoup d'attention les travaux d'élaboration du **2e SCoT du Chablais** approuvé le 30 janvier 2020 (elle s'était portée « personne publique concertée ») et ceux du **PLUi du Bas Chablais**.

Dans ce cadre, nous avons beaucoup argumenté auprès des élus en faveur d'un **nouveau Schéma Multimodal des Mobilités** se substituant au Schéma Multimodal de Désenclavement du Chablais de 1999 et prenant en compte tout autant les déplacements externes que les déplacements internes au Chablais et couvrant l'ensemble des moyens de déplacement — rail, route, lacustre, covoiturage, modes doux et actifs — ainsi que toutes les façades du Chablais, y compris la façade orientale qui apparaît jusqu'à présent comme laissée pour compte. Le SCoT approuvé et désormais opposable marque de nettes avancées sur ces objectifs.

Nous avons constamment milité pour l'affirmation d'une hiérarchie viaire claire et précise devant être portée à la connaissance de la population et de tous les acteurs potentiels, y compris les candidats à la concession autoroutière. Il faut notamment faire apparaître clairement l'objectif de réorienter majoritairement le trafic actuel des RD 1005 - 1206 et 903 non pas sur l'autoroute mais davantage par un **report modal sur les transports en commun** (Leman Express, Transport à Haut Niveau de Service) et les modes doux. FNE continuera à intervenir résolument pour obtenir que soit mis en œuvre un volet communication et sensibilisation particulièrement consistant dont les communes, les trois EPCI et le Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais (SIAC), mais également les entreprises (notamment par le biais de leurs plans de déplacement) ont la responsabilité.

A l'occasion de l'élaboration des documents d'urbanisme collectifs de tous les niveaux, nous cherchons à convaincre de la nécessité d'une **réelle prise en compte des problématiques de la qualité de l'air et du changement climatique**. A ce propos, nous avons enregistré tout à fait positivement l'engagement de Thonon agglomération dans la construction d'un Plan Climat Air Énergie Territorial, d'autant plus que ce PCAET sera semble-t-il coordonné avec les autres EPCI du Genevois français.
Avant son adoption finale, une procédure de consultation du public par voie électronique est en cours[4] pour recueillir les avis de la population sur le contenu de ce projet de PCAET.
A l'issue de cette consultation, une synthèse des observations et des propositions sera rédigée et le projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis, sera soumis à l'approbation du Conseil communautaire. Les actions inscrites dans le document seront alors progressivement mises en œuvre sur toute la durée de ce plan (2020-2025). FNE Haute-Savoie et ses associations fédérées du Chablais seront particulièrement attentives à l'élaboration du document définitif et à sa mise en œuvre qui devra faire l'objet d'évaluations régulières tout au long des 5 années permettant si nécessaire des inflexions et des compléments.

[4] Elle se termine le 07 février 2020