



Annecy le 22 juin 2022

Contribution FNE Haute Savoie

Concertation RD903 > Liaison A40 - Chasseurs

L'utilité et la pertinence du projet

En 2012, lors des discussions concernant ce barreau routier, nous avons exprimé une préférence pour la variante A (aménagement de la route existante) et nous nous étions opposés aux variantes A' et B, en raison de leur fort impact sur l'environnement et sur la consommation d'espaces naturels et agricoles. Ces variantes semblent avoir été écartées et c'est une décision sage, sur laquelle il ne faut pas revenir.

La situation a quelque peu évolué depuis 2012, avec la mise en service du CEVA et la forte amélioration du service ferroviaire en direction du Chablais. Ce service de RER, le Léman Express, est déjà plébiscité par les usagers¹ et n'a pas encore atteint son potentiel de fréquentation et d'efficacité. De même, le succès des aménagements cyclables, lorsqu'ils existent, montre que la demande est présente et qu'il faut y répondre.

De plus, l'urgence climatique et les accords et engagements pris depuis 2012 (accord de Paris pour le Climat, Pacte vert pour l'Europe et diverses stratégies nationales et lois françaises adoptées en faveur de la transition écologique) imposent de revoir le projet en fonction des nouvelles données scientifiques et engagements politiques.

Est-il encore pertinent de construire des autoroutes et 2x2 voies en 2022, au moment où les coûts de l'énergie explosent et où la transition vers la mobilité durable devient prioritaire ?

Cette 2x2 trouve son utilité si l'autoroute Machilly-Thonon est réalisée, afin de proposer un accès à la vallée de l'Arve, via l'A40, sans avoir à traverser Annemasse. Le projet global proposé par le Conseil départemental présente une solution qui nous paraît être "maximale" concernant les aménagements routiers. L'envergure du projet pourrait être revisitée et allégée, que ce soit concernant son impact sur l'environnement ou sur les finances publiques.

Les mobilités actives

Il est effectivement impératif de développer les aménagements cyclables afin d'encourager la mobilité quotidienne alternative à la voiture en Haute-Savoie. Notre département est très en retard dans ce domaine.

Pour répondre à la demande, il est indispensable de partir des besoins des habitants, puis de proposer des tracés continus et sécurisés pour répondre au mieux à ces besoins. Il semblerait que dans le projet actuel les

¹ <https://c.ledauphine.com/transport/2022/06/08/le-leman-express-atteint-60-000-voyageurs-quotidiens>

France Nature Environnement Haute-Savoie

Fédération départementale des associations de protection de la nature et de l'environnement

84 route du Viéran - PAE de Pré-Mairy - Pringy - 74370 ANNECY - 09 72 52 33 68 - haute-savoie@fne-aura.org

www.fne-aura.org/haute-savoie



aménagements soient proposés le long du nouvel axe routier et en fonction des travaux routiers proposés et non en fonction des besoins réels de mobilité active dans leur globalité.

De plus, le dossier actuel manque de clarté concernant les cheminements cyclistes. Il ne précise pas l'articulation entre ce projet et les autres aménagements cyclables en cours ou en projet.

La définition d'un schéma de mobilité global concernant des aménagements cyclables est indispensable, et reste à réaliser, pour s'assurer de la construction des infrastructures vraiment nécessaires pour les déplacements à vélo.

Le covoiturage

Il est précisé que les parkings de covoiturage actuels sont insuffisants et que des pratiques de stationnement sauvages sont constatées. Ceci indique donc qu'il y a une demande croissante pour covoiturer et que les réponses actuelles sont inadaptées. Là encore, il semble indispensable d'étudier les besoins, afin de proposer les solutions les plus adaptées dès à présent aux personnes désirant covoiturer. Au-delà des parkings, il est aussi nécessaire de favoriser les trafics de covoiturage en adaptant les voiries et les couloirs sur les infrastructures.

La sécurisation des circulations

Ceci est un impératif qui nous semble prioritaire dans le secteur A40-CHAL-Findrol, ainsi que pour l'échangeur du Creux et le carrefour des Chasseurs. Cette sécurisation doit prendre en compte tous les usages, y compris les modes actifs (vélo et marche) et les transports en commun.

Étant donné les aléas liés à l'ensemble du projet (coût des travaux dans un contexte inflationnel, risque de recours de riverains, de groupements, ou d'associations...), il serait pertinent de procéder par phases et de prioriser les travaux liés à la sécurisation des circulations dans ces carrefours.

Le bilan carbone

Les objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre, tels que fixés par les engagements de la France, doivent être déclinés dans tous les départements. Toutes les nouvelles infrastructures routières sont de nature à augmenter plutôt qu'à diminuer ces émissions. Même si on peut espérer diminuer le nombre et la fréquence des bouchons, l'expérience montre que le trafic augmente systématiquement et annihile les avantages potentiels du projet.

Il nous paraît que l'influence du réchauffement climatique sur la vie des Hauts-Savoyards n'a pas été réellement mesurée (augmentation de température de plus de 2 degrés alors que la moyenne mondiale est de 1,1 degré). Une infrastructure telle que celle proposée dans ce projet ne donne aucun signal des changements à mettre en œuvre et, au contraire, donne l'illusion que l'on peut continuer comme avant. Toutes les autres solutions (transports en commun, modes actifs...) sont un accompagnement du projet alors qu'elles devraient être un préalable.

La présentation d'un bilan carbone complet, prenant en compte la phase de travaux et la phase de circulation et comparant ce bilan aux autres solutions (aménagements routiers d'une ampleur moindre et développement des solutions alternatives en priorité), doit être fournie.

France Nature Environnement Haute-Savoie

Fédération départementale des associations de protection de la nature et de l'environnement

84 route du Viéran - PAE de Pré-Mairy - Pringy - 74370 ANNECY - 09 72 52 33 68 - haute-savoie@fne-aura.org

www.fne-aura.org/haute-savoie



La gestion de la circulation en phase de travaux

Ce point est à clarifier, car la phase de création de la tranchée couverte risque d'être compliquée. L'impact des solutions temporaires doit également être évalué dans le bilan des travaux (carbone, environnemental), en particulier si une déviation temporaire, évoquée lors des séances de présentation (ancienne variante A') devait être réalisée. Cette solution pourrait être impactante pour les espaces agricoles et naturels..

Les conséquences sur la biodiversité

Les conséquences sur les déplacements de la faune ont été prises en compte avec plusieurs éco-ponts situés à des points stratégiques. FNE Haute-Savoie reconnaît l'effort fait dans ce domaine. Les éco-ponts, pourtant coûteux à réaliser, constituent une solution de substitution qui ne peut remplacer la libre circulation des espèces entre les différents réservoirs de biodiversité du territoire.

Les travaux vont perturber, pendant plusieurs années, le couvert végétal naturel du secteur et les réhabilitations ne présenteront pas les avantages de résilience que les espaces naturels peuvent proposer.

De plus, il ne faudra pas oublier de proposer des solutions pour la petite faune, pour qui des échappatoires de part et d'autre de la voirie doivent être adaptés à sa taille et ses caractéristiques, pour éviter qu'elle soit piégée par des aménagements infranchissables (bordures en béton par exemple).

La proposition de partage de certains passages de faune avec la circulation des cyclistes n'est pas raisonnable. La faune sera effrayée par cette circulation régulière. Des passages distincts doivent être proposés.

Les remblais et déblais

La question de la gestion des déchets terreux est épineuse en Haute-Savoie. Il faut prendre en compte cet aspect dès à présent et identifier les sites de stockage (ISDI) qui seront utilisés pour ce projet. Ces sites, inexistants actuellement sur les communes traversées, devront se situer au plus près des chantiers et répondre aux besoins du projet, en termes de capacité et de volumes. Une étude devra préciser le volume des déchets inertes à déplacer, afin de définir les besoins en capacité des exutoires.

Le coût financier

Le coût de la réalisation des travaux, pour un tronçon de seulement 9 km, s'élève à environ 150 millions d'euros. L'inflation galopante des prix de l'énergie et des matières premières est-elle incluse ? Le bilan financier ne risque-t-il pas d'être très largement revu à la hausse en réalité ?

France Nature Environnement Haute-Savoie

Fédération départementale des associations de protection de la nature et de l'environnement

84 route du Viéran - PAE de Pré-Mairy - Pringy - 74370 ANNECY - 09 72 52 33 68 - haute-savoie@fne-aura.org

www.fne-aura.org/haute-savoie



Les préconisations de FNE Haute-Savoie

1. Ce projet doit être évalué avec une **vision globale (géographique comme multimodale) des besoins** de déplacements, que nous savons importants dans ce secteur.
2. La priorité doit être donnée à la **sécurisation des trafics pour tous les modes et usagers** (piétons, cyclistes, transports en commun, covoitureurs et automobilistes).
3. Pour répondre aux impératifs de la transition écologique, il est essentiel **d'engager en priorité les travaux qui permettront la circulation des vélos**, qui est problématique et dangereuse dans ce secteur, en fonction d'un **schéma global de mobilité**, qui est à établir. Il faut aussi agir dès aujourd'hui pour **l'optimisation du service du Léman Express** (augmentation du nombre de circulations, doublement des rames aux heures de pointe, etc.).
4. Les besoins en aménagements routiers seront réduits si ces solutions alternatives sont mises en place. Le **dimensionnement des travaux routiers doit être évalué en complément des solutions alternatives**, qui sont demandées par une partie croissante des habitants et plébiscitées lorsqu'elles sont mises en œuvre.
5. Un **bilan carbone complet** des différentes options doit être proposé afin d'éclairer la décision finale concernant l'ampleur des travaux nécessaires (phases de construction et de circulation).
6. La gestion des déchets terreux doit être prévue dès la phase d'étude du projet et des **solutions de stockage en ISDI doivent être trouvées en préalable** à l'obtention de l'utilité publique du projet.
7. Concernant les écosystèmes et la biodiversité, nous demandons que **la phase "éviter" soit privilégiée**, en particulier en ce qui concerne les précieuses zones humides. Une concertation, en amont, avec les associations environnementales serait pertinente.
8. En cas de réalisation de cette 2x2 voies, nous demandons qu'**une voie soit impérativement réservée aux bus, services de secours, taxis et aux covoitureurs** avec 3 personnes et plus à bord. Ceci permettra une utilisation plus vertueuse de cette infrastructure routière.
9. Une **vitesse maximale à 90 km/h** sur ce tronçon sera nécessaire, afin de sécuriser les circulations, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les émissions polluantes ainsi que les nuisances sonores.

France Nature Environnement Haute-Savoie

Fédération départementale des associations de protection de la nature et de l'environnement

84 route du Viéran - PAE de Pré-Mairy - Pringy - 74370 ANNECY - 09 72 52 33 68 - haute-savoie@fne-aura.org

www.fne-aura.org/haute-savoie