

CONTRIBUTION DE LA FRAPNA 74 A LA CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE CONCEDEE MACHILLY - THONON

Le projet d'équipement soumis à la concertation publique nécessite tout d'abord d'être contextualisé au niveau national, au niveau départemental et au niveau local

- Le **contexte national**, c'est évidemment celui de l'après COP21. Celle-ci a été l'occasion de mettre l'accent sur le **caractère vertueux des transports publics sur le plan environnemental**. Aujourd'hui toute réflexion sur la question des mobilités sur un territoire devrait donc à notre avis être tournée prioritairement vers la définition d'une offre de transports publics réellement attractive, c'est à dire prenant en compte les critères de régularité, de simplicité, de lisibilité, de confort et de tarification.
- Le **contexte départemental** reste encore très largement marqué par l'empreinte du « tout routier » qui a prévalu durant plusieurs décennies, ce qui est évidemment préoccupant compte tenu des problèmes de **qualité de l'air** qui affectent non seulement la Vallée de l'Arve mais aussi toute la zone urbaine des Pays de Savoie. C'est pourquoi la FRAPNA 74 demande que tout projet routier d'importance fasse l'objet d'une réévaluation, en terme d'efficacité mais aussi d'impacts sur l'environnement.
- Il existe enfin un **contexte local**, celui que nous rappellent de nombreux Chablaisiens confrontés quotidiennement à des **difficultés de mobilité**, qu'il s'agisse des déplacements Thonon – Annemasse – Genève et au-delà, ou des déplacements internes au Chablais. L'objectif d'améliorer les mobilités des Chablaisiens s'impose à quiconque prend en compte la qualité de vie des habitants et les besoins de l'économie locale.

C'est la prise en compte de ce contexte local qui nous a conduit, avant de porter toute appréciation globale sur le projet à consulter nos associations fédérées et nos adhérents directs du Chablais. Il ressort de cette consultation que même s'il existe aujourd'hui encore une opposition frontale au projet - dont les arguments méritent d'être écoutés -, la majorité des personnes qui nous ont répondu considèrent comme inévitable la réalisation d'un nouvel équipement routier. Mais en même temps, ils émettent un certain nombre de préoccupations majeures dont la FRAPNA 74 veut se faire le relais : crainte que la réalisation de la nouvelle liaison ne donne un coup d'accélérateur supplémentaire à une croissance démographique déjà exceptionnelle ; inquiétude quant aux conséquences possibles en matière d'urbanisation, donc de consommation d'espace et d'amplification du mouvement d'artificialisation des sols ; questionnement sur les conséquences des modalités de financement du projet qui peuvent être source d'iniquité en distinguant deux types d'usagers (d'un côté des utilisateurs qui pourront financer sans difficulté le coût du péage, de l'autre des usagers plus fragiles, ayant les mêmes besoins de déplacement pour le travail, mais qui ne pourront faire face à ce nouvel alourdissement des coûts de transport).

Pour la FRAPNA 74, la réalisation du nouvel équipement est donc indissociable

- d'une nouvelle réflexion et d'une **actualisation du schéma multimodal** approuvé il y a plus de 15 ans à une époque où le Chablais comptait 30 000 Hts de moins qu'aujourd'hui et qui devrait aujourd'hui prendre en compte de manière résolue les objectifs de réduction de l'utilisation des véhicules particuliers dans les déplacements liés au travail, de développement des modes de déplacement doux et du covoiturage ;

- d'une **politique d'aménagement du territoire** traduite dans les documents d'urbanisme (SCOT en révision et PLUI en cours d'élaboration), se donnant vraiment les moyens d'économiser le foncier et de préserver les espaces agricoles et naturels.

A nos yeux, l'actualisation du schéma multimodal et la définition d'une politique d'aménagement du territoire économe en foncier doivent être menées de manière totalement synchrone avec le projet du nouvel équipement routier, au risque, si cela n'est pas fait, d'aboutir à une solution déséquilibrée privilégiant à nouveau le "tout routier" et de dégrader l'environnement et la qualité paysagère remarquables du Chablais (étalement et mitage urbains, artificialisation des terres...)

Au-delà de cette appréciation globale sur le projet, notre souci est également de voir minorer ses impacts environnementaux

- Nous souhaitons que soit réévalués dans le cadre de la nouvelle étude d'impact qui accompagnera la future DUP tous les enjeux environnementaux qui pèsent sur les 16.5 Km de tracé, pour

l'essentiel en lisière du massif de Planbois. En effet, nous pensons qu'à l'intérieur du fuseau déterminé, des choix de tracé peuvent se révéler plus ou moins impactants pour l'environnement et nous réaffirmons que nous donnons clairement la priorité à la réduction des impacts plutôt qu'à leur compensation (ce qui répond d'ailleurs également à la crainte exprimée par le représentant de la Chambre d'agriculture de voir se mettre en place des compensations qui se feraient au détriment du foncier agricole).

- Au-delà de la question des protections rapprochées et éloignées des captages qui était au coeur de la saisine de la CNDP par la commune d'Anthy-sur-Léman, nous identifions quatre autres problématiques qui justifieraient un dialogue approfondi entre l'aménageur et les principaux acteurs qui interviennent sur les questions d'environnement et de biodiversité :

1. Problématique de la connectivité massif des Voirons - forêt de Planbois

Nous souhaitons attirer l'attention de l'aménageur sur le risque d'impact très fort d'une infrastructure linéaire sur les déplacements inter-massifs de la grande et moyenne faune. Il s'agit donc de vérifier que nous avons bien en notre possession une étude suffisamment fine des couloirs de déplacement de la grande faune pour proposer des mesures adaptées suffisantes et efficaces.

2. Problématique des traversées de cours d'eau

L'aménageur semble avoir bien pris en compte l'objectif d'assurer la transparence hydraulique. Néanmoins comme le fuseau traverse plusieurs petits cours d'eau présentant encore une réelle naturalité (vallons boisés encaissés), nous nous interrogeons sur le niveau de connaissance fine de ces milieux nécessaire pour arrêter des mesures adaptées.

3. Problématique de la petite faune terrestre et de ses déplacements locaux

S'appuyant sur le retour d'expérience de son travail sur l'A41 Nord, la FRAPNA 74 peut avancer que dans la réalisation de ce type d'infrastructures, la petite faune est souvent peu prise en compte et ne profite guère des aménagements prévus pour la grande faune. Nous considérons donc qu'il est nécessaire de connaître précisément les sites de reproduction des amphibiens impactés par l'infrastructure et son chantier, mais aussi leurs habitudes migratoires. Connaissance d'autant plus indispensable que la forêt de Planbois est un site d'intérêt majeur pour ces espèces : une des plus importantes populations de sonneur à ventre jaune sur le département (espèce protégée + prioritaire sur le département - DOP 2014) ; présence du crapaud commun, de la grenouille rousse, de la salamandre tachetée et de tritons.

4. Problématique prairies humides et milieux ouverts en marge de la forêt de Planbois

Les lisières, prairies humides et milieux ouverts en marge de la forêt de Planbois offrent des potentialités pour de nombreuses espèces. On connaît par exemple un site à Glaieul des marais sur le fuseau au niveau de la commune de Perrignier (espèce protégée à l'échelle nationale et rare sur le département - donnée ASTERS). Mais on sait également que le fuseau présente des potentialités pour beaucoup de taxons pour lesquels se pose donc la question de notre niveau de connaissance : flore dans son ensemble, entomofaune (lépidoptères, odonates,...), chauves-souris (groupe que l'on sait très sensible aux infrastructures linéaires : rupture de continuités, risques de collision...), oiseaux et plus particulièrement rapaces qui sont également connus pour être très sensibles aux infrastructures linéaires (collisions). Attention notamment à la Chevêche qui serait présente sur le secteur.

En conclusion, la FRAPNA tient à rappeler sa disponibilité pour participer à ce travail d'approfondissement de la connaissance et de réflexion sur les aménagements indispensables pour réduire au maximum les impacts négatifs du projet sur l'environnement et la biodiversité. Elle confirme également son accord pour participer au groupe de travail dont la création a été annoncée par M. Le Préfet à l'occasion de la réunion organisée en préfecture le 15 février 2016.

J.F. Arragain, Président de la FRAPNA Haute-Savoie



FRAPNA Haute-Savoie : 84 route du Viéran – PAE de Pré Mairy - 74370 PRINGY
T. 09 72 52 33 68 – F. 09 72 52 40 96

site : www.frapna-haute-savoie.org - adresse mail : frapna-haute-savoie@frapna.org