ACPAT

Réseau Air 74

Halte à la pollution de l'air

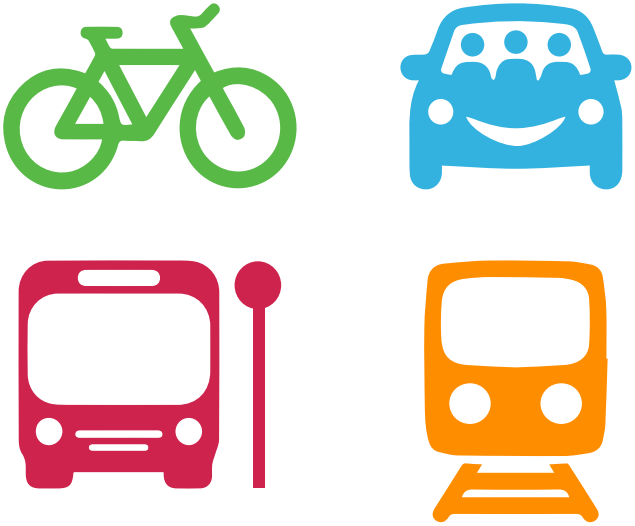
BOUGER RESPIRER

POUR DE NOUVELLES MOBILITÉS
EN HAUTE-SAVOIE

Des solutions pour le CHABLAIS !

AVEC L'ACPAT ET LE SOUTIEN DU RÉSEAU AIR 74, PRIVILÉGIEZ LA MOBILITÉ DOUCE

pour protéger notre environnement



ACPAT

ASSOCIATION DE CONCERTATION ET DE PROPOSITION POUR L'AMÉNAGEMENT ET LES TRANSPORTS

Réseau Air 74 — Halte à la pollution de l'air

L'ACPAT propose de promouvoir les transports en commun pour éviter la création d'une nouvelle voie routière. Les terres naturelles et agricoles disparaissent, la biodiversité souffre, le climat se dégrade, le territoire se morcelle, il faut donc à tout prix protéger le Chablais.

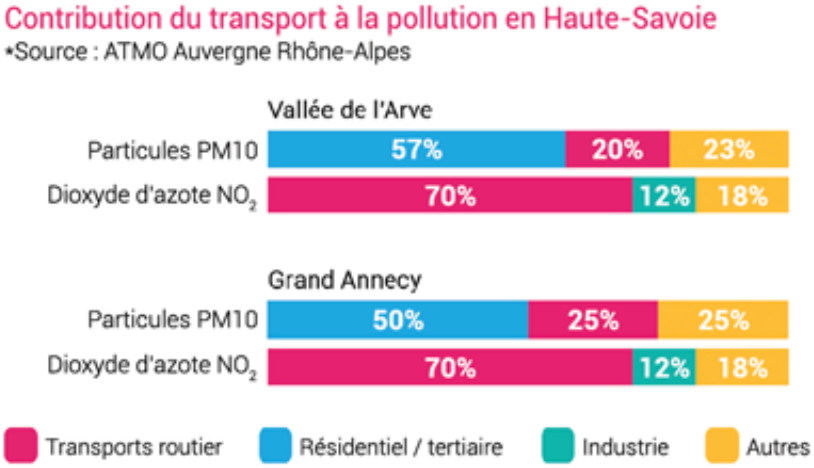
Le RÉSEAU AIR 74 regroupe toutes les associations désireuses d'inciter élus et habitants à une véritable prise de conscience et d'impulser le changement.

POUR DE NOUVELLES MOBILITÉS DANS LE CHABLAIS

La Haute-Savoie connaît de très sévères épisodes de pollution, qui affectent durement la vie quotidienne de près d'un million d'habitants.

La géographie de notre département combinée à des périodes anticycloniques sans vent, ainsi que l'accroissement démographique (+ 10 000 habitants par an sur toute la Haute-Savoie), accentuent l'impact de la pollution de l'air.

Respirer est vital pour chacun de nous (jusqu'à 12 000 litres d'air inspirés par jour et par personne). Aujourd'hui, ce sont les pics de pollution qui attirent l'attention des médias. En réalité, c'est la pollution permanente à laquelle nous sommes exposés au quotidien qui est la plus dangereuse pour notre santé.



Il n'y a plus de capteur de polluants à Thonon !

SANTÉ EN DANGER

48 000 décès prématurés chaque année en France en lien avec la pollution de l'air aux particules fines PM2,5 ; soit 14 fois plus de décès que les accidents de la route (Santé Publique France, 2016). Les troubles chroniques, séquelles irréversibles de maladies respiratoires et cardio-vasculaires provoqués par la pollution ont des coûts importants et un impact sur la qualité de vie. Le transport routier émet 382 polluants répertoriés et les émissions du diesel sont classées cancérigène certain par l'OMS.

La pollution de l'air est donc un enjeu majeur de santé publique et d'activité économique, dans un département fortement touristique. De plus, on le sait, la planète se réchauffe, le climat souffre et les transports, dont la voiture individuelle, ont leur part de responsabilité, y compris au niveau local. *C'est l'affaire de tous : citoyens, élus, entreprises.*

LE CHABLAIS, ENCOMBRÉ, ÉTOUFFÉ

Un fort déficit d'alternatives à la voiture individuelle

Entre Thonon et Genève, aux heures de pointe, il n'y a souvent que les conducteurs dans les automobiles. La ligne de train, performante pour les temps de trajet entre Thonon et Annemasse, semble peu adaptée aux autres trajets. Quant aux cars, de nombreux horaires ont été supprimés entre Thonon et « les vallées » : hors saison, le dimanche, il n'y a par exemple plus du tout de car entre Thonon et Morzine.

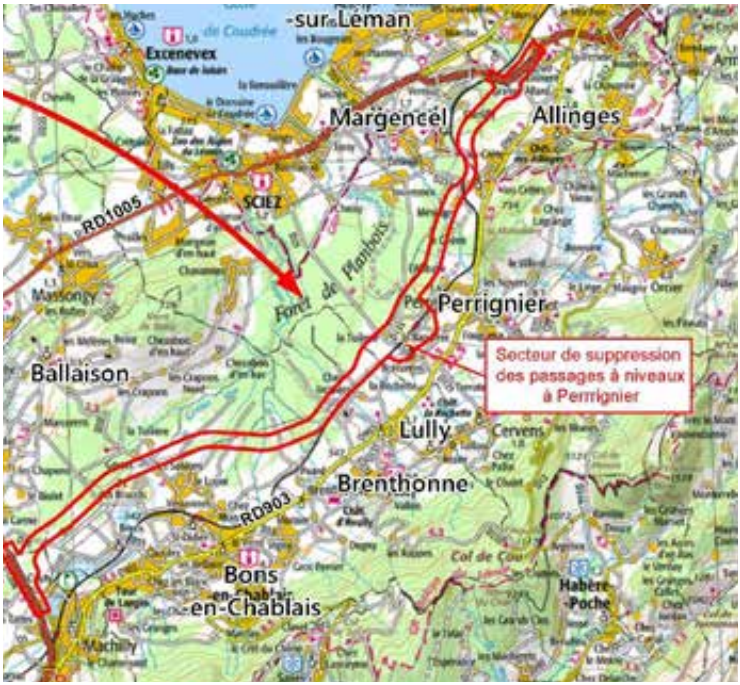
Cela rend les Chablaisiens toujours plus dépendants de la voiture.

Profusion de projets routiers en Haute-Savoie

Malgré le réchauffement climatique et son poids direct sur les sports d'hiver, le département poursuit sa fuite en avant du "tout routier" provoquant toujours plus de bruit, d'émissions polluantes et de gaz à effet de serre, mais aussi de toujours plus de congestion. Ceci contribue à dégrader fortement la santé et la qualité de vie des habitants. Saturées par le trafic des poids lourds et les échanges frontaliers avec Genève, nos routes ne répondent pas au besoin de déplacement des Chablaisiens.

> *+ de 75 % des déplacements s'effectuent en voiture individuelle en Haute-Savoie.*

Dans ce contexte, l'autoroute fait figure de vieux projet et ne répond plus à l'urgence à faire face au réchauffement climatique et à l'explosion démographique. De plus, le territoire serait coupé en deux, avec d'importants détours obligatoires pour passer du nord au sud.



Préserver la nature et l'agriculture dans le Chablais tout en réalisant une autoroute, est-ce possible ?

L'agriculture chablaisienne, déjà fragilisée par 60 ans de mitage du territoire et d'accroissement continu de la population, serait très fortement impactée par une éventuelle autoroute.

200 hectares cultivés (forestiers ou naturels) seraient directement détruits, impactant plusieurs dizaines de fermes dont certaines disparaîtraient, alors que d'autres perdraient leur habilitation à produire du lait AOP (Reblochon, Abondance) faute d'avoir suffisamment de terres pour poursuivre la pâture en extérieur ; elles perdraient donc leur viabilité économique.

Par ailleurs, cette autoroute conditionne dans l'esprit des décideurs le futur développement du Chablais, avec des projets d'infrastructures peu compatibles avec le foncier disponible.

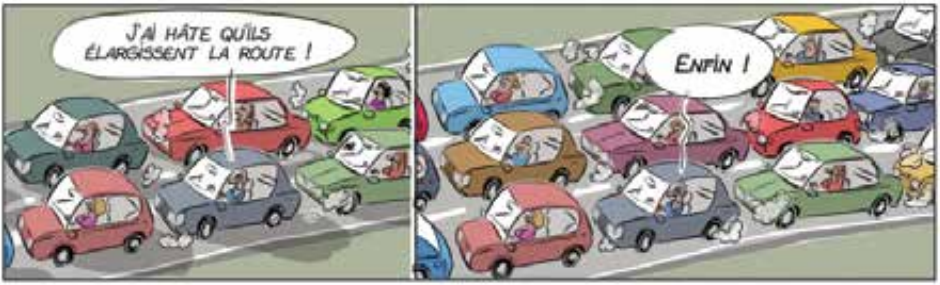
« Le trafic automobile a une incidence majeure sur la végétation. Au taux actuel d'ozone dans l'atmosphère, cela provoque une baisse de la croissance des plantes de 10 % !

Donc, non seulement on veut détruire des terres agricoles, mais, en plus, les terres qui resteront seront moins rentables !

ET CETTE AUTOROUTE, EST-CE VRAIMENT LA BONNE SOLUTION ?

Eh bien, les lois de la physique et l'expérience nous prouvent que non !

Le mythe de la fluidification



Voir aussi sur Youtube, une vidéo explicative produite par « *Le Monde* » : *« Comment éradiquer les embouteillages ? »*

« Si une route est saturée, il suffit de l'élargir ou d'en ouvrir une autre »

Pourtant, les tentatives de fluidification ont des résultats contestables à moyen terme. Que ce soit le tunnel sous Fourvière, la Rocade Est à Lyon ou encore la plus large autoroute du monde, la Katy Freeway au Texas avec 26 voies ; tous sont saturés après quelques années. Sur la Katy Freeway, on met même 51 % de temps en plus en 2014 qu'en 2011 pour le même trajet. Donc, plus on agrandit, plus on augmente la circulation et plus on sature : ce n'est qu'une question de temps. Les nouvelles infrastructures sont un appel à davantage de circulation (**paradoxe de Braess**).

LES ARGUMENTS ÉCONOMIQUES NE TIENNENT PAS

Les affirmations entendues ici ou là sur des refus d'entreprises de s'installer ne se sont pas vérifiées et permettent d'attendre cette autoroute plutôt que de se prendre en charge.

> *Et si, pour l'économie locale, l'absence d'autoroute était une chance pour développer autre chose, autrement ?*

A-t-on établi le lien entre créations d'emplois pérennes et l'arrivée d'une autoroute ? Non ! Bien sûr, le temps de la construction, on aura des emplois créés, mais avec les systèmes d'appel d'offre, ils ne seront pas pour les entreprises locales ! Quant à l'emploi sur le long terme ? C'est le contraire : l'autoroute de la Maurienne a précédé de nombreux licenciements.

Quant aux touristes, ils fuiront devant la destruction de nos beaux paysages et l'air pollué. En effet, il ne restera plus, pour économiser le foncier restant, qu'à construire uniquement des immeubles collectifs.
Allons-nous laisser disparaître les images « carte postale » du chalet en montagne sur fond enneigé ou de la plage au bord de l'eau ? On remplace tout ça définitivement par du béton et du goudron ?

À qui profiterait réellement la construction d'une autoroute ?

Aux actionnaires d'entreprises autoroutières ! Le contribuable, lui, payerait 2 fois : le péage, bien sûr, mais aussi cette fameuse subvention d'équilibre destinée à combler le déficit attendu de la société autoroutière. En effet, si le concessionnaire n'arrive pas à rentabiliser son investissement, les contribuables devront boucher le trou !

ALORS QU'EST-CE QU'ON FAIT ?

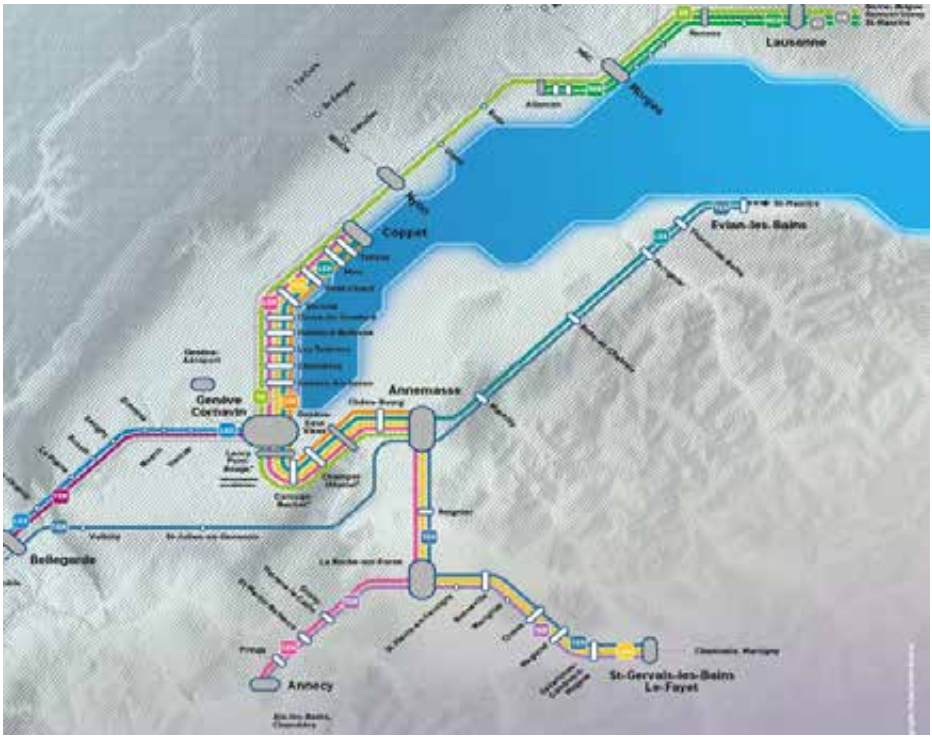
Combiner les modes de déplacement

Pour les petits trajets, ou les liaisons avec les autres moyens de transports : pensez au vélo ! Bien sûr, on ne va pas demander aux frontaliers d'aller à Genève en vélo, mais, dans les villes ou les villages, c'est LA solution à privilégier.

Et pour les trajets plus longs ?

Structurer l'offre de transports autour du Léman Express

La mise en service prochaine du Léman Express (ex CEVA), reliant Genève aux trois branches ferroviaires du département (Evian, St Gervais et Annecy) constitue une occasion rêvée d'engager enfin la Haute-Savoie sur la voie d'une mobilité multimodale et beaucoup moins polluante et respectueuse du climat et des paysages.



La construction du maillon manquant entre les réseaux ferrés suisse et français permet d'envisager le cadencement de 6 trains par heure au départ de Genève vers la Haute-Savoie et vice-versa. La Région Auvergne Rhône-Alpes, en charge de l'organisation des transports TER et récemment des cars de transports interurbains, a donc en main toutes les cartes pour permettre de déployer enfin en Haute-Savoie un système de transport collectif coordonné, multimodal et efficace. Dès 2019 !

Accélérer la mise en service du BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

Sur la partie française, la nouvelle ligne de bus traversera 8 communes, regroupant plus de 56 000 habitants. On résoudra ainsi deux blocages de circulation majeurs : la traversée des communes de Douvaine et Sciez. Ceci grâce à la priorité pour le bus aux carrefours, à des aménagements de stations, à des couloirs d'approche aux carrefours conflictuels, etc.
Le temps de parcours de la ligne de terminus à terminus, sera d'1 heure en heure de pointe, et de 55 minutes en heure creuse.

On gagne 5 minutes en heures creuses, 23 minutes en heures de pointe. La vitesse moyenne de la ligne sur l'ensemble du tracé sera de 33 km/h, contre 24 km/h. Cette vitesse est compétitive par rapport à l'automobile.

Combien ça coute ?

1km de bande cyclable au bord d'une route = 10 000 €*

1 km de piste cyclable = 200 000 €*

1 km de tranway = 10-11 M€* (partie suburbaine sur la rive gauche du lac d'Annecy)

1 km d'autoroute urbaine = 100 M€*

*Source : PREDIT

RÉSEAU AIR 74

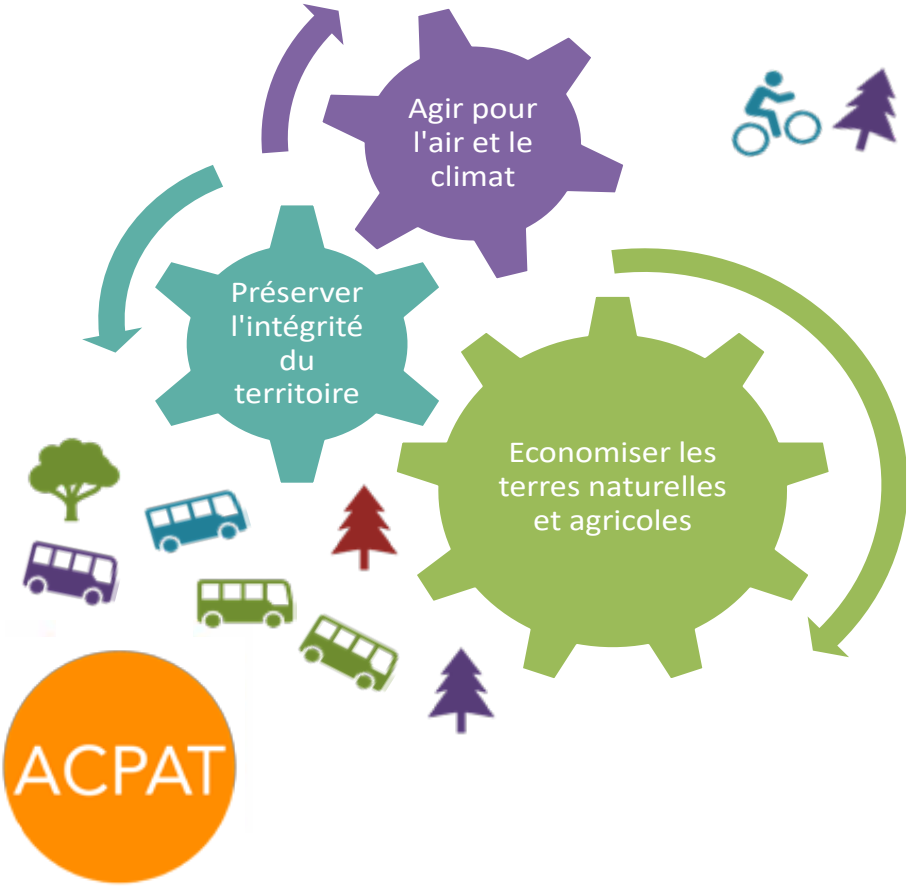
40 associations ont signé la demande d'un moratoire sur les projets routiers en Haute-Savoie, afin d'évaluer leurs conséquences sur la qualité de l'air et sur le climat, mais aussi afin d'étudier les solutions alternatives de mobilité.

Or, le "tout routier" demeure encore la seule option envisagée par une majorité d'élus, comme en témoignent les projets en cours et les enveloppes de financement dédiées.

Vous voulez faire le pari des nouvelles mobilités ?

Vous voulez donner leurs chances à de nouveaux moyens de transport ?

Rejoignez l'ACPAT !



Contacts

www.acpat.e-monsite.com

Retrouvez-nous également sur Facebook !