



ACPAT - Amis de la Terre 74 - AMAPPlace sur la Terre - ARSMB - Association Citoyenne et Républicaine de Passy - Cellule Verte Haute-Savoie - Club Alpin Français de Passy - Club Alpin Français de Sallanches - Chloro'Fill - Colibris Arve et Giffre - Collectif Médical de la Vallée de l'Arve - Cyclamen - Écolibristes FRAPNA Haute-Savoie - Inspire - L'Abeille - Ligue contre le cancer 74 Ligue pour la Protection des Oiseaux Haute-Savoie - Nature et Environnement en Pays Rochois - Non au Gaz de Schiste - ProMontBlanc Sallanches Autrement - Vivre en Montagnes du Giffre - Vivre en Vallée Verte

**GRENELLE DES TRANSPORTS  
ET DE LA QUALITE DE L'AIR**

**DU BASSIN ANNECIEN**

AGE21 - Amis de la Terre 74 - ARDSL - ASURAIL - Bien Vivre à Veyrier Changeons d'Ère - CSF74 - FNAUT - FRAPNA Haute-Savoie - Lac d'Annecy Environnement - Pays de Faverges Environnement - Plus belle ma vie Rive Ouest Environnement

Le 9 octobre 2018

Objet : **Appel de 35 associations de Haute-Savoie à tous les élus de notre département pour qu'ils prennent des décisions ambitieuses et rapides afin de contenir le réchauffement climatique.**

Mesdames, Messieurs les élus de la Haute-Savoie,

Le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) vient d'être rendu public : alors que l'objectif de l'accord de Paris (signé lors de la COP21 en 2015) est de s'efforcer de limiter le réchauffement à 1,5°C, ce rapport nous apprend qu'il est désormais « probable » que l'on atteigne déjà cette limite dans les décennies qui viennent (dès 2030 à 2052). Selon le GIEC, pour ne pas dépasser cet objectif nous devons engager des transformations « rapides » à une échelle « sans précédent » pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C. « Chaque petit excès de réchauffement supplémentaire compte, d'autant que passer 1,5°C accroît le risque de changements profonds voire irréversibles », pour le co-président du GIEC. Ceci est techniquement possible, mais les difficultés sont politiques. Il faudra réduire de 45% par rapport à 2010 nos émissions de gaz à effet de serre en 2030. « En clair cela veut dire les diviser par 2 entre 2020 et 2030 », précise le climatologue Jean Jouzel<sup>1</sup>.

En cette année 2018, selon Météo France, de nombreuses villes de France ont battu leur record du nombre de jours de chaleur (soit plus de 25°C), critère plus inquiétant qu'un pic de canicule au regard du réchauffement climatique car révélateur d'une tendance de fond.

Devant l'urgence climatique de plus en plus pressante, devant la menace d'une « souffrance généralisée » selon l'appel de 15 000 scientifiques du monde entier<sup>2</sup>, nous vous demandons de cesser d'engager, dans le département, des projets qui augmenteraient les émissions de gaz à effet de serre (GES) et donc aggraveraient le réchauffement climatique. Nous vous demandons en particulier la suspension des nombreux projets routiers en cours ou prévus dans le département, et d'orienter les investissements vers des solutions de transports et de mobilité durables, moins impactantes pour le climat.

<sup>1</sup> <https://www.goodplanet.info/actualite/2018/10/08/jean-jouzel-reagit-rapport-giec-politiques-responsabilites>.

<sup>2</sup> Relayé par le journal Le Monde du 13 novembre 2017.

Le GIEC nous prévient : si l'on continue comme si de rien n'était, l'augmentation de la température mondiale serait de 4 à 5°C à la fin du siècle, bien au-delà de l'objectif de l'accord de Paris lors de la COP21 en 2015, où la France et tous les autres pays se sont engagés à « *contenir le réchauffement climatique bien en deçà de 2°C* » et à « *s'efforcer de le limiter à 1,5°C* ».

Or les engagements actuels des états, s'ils étaient tenus, ne permettraient de limiter le réchauffement qu'à +3°C d'ici 2100. En France, les émissions ont augmenté de 3 % en 2017 alors qu'elles devraient diminuer de 3 % par an pour atteindre nos objectifs.

Par ailleurs, des chercheurs internationaux nous préviennent dans un article publié récemment : même avec une augmentation de 2°C, nous pourrions atteindre en quelques décennies seulement un point de rupture où se déclencheraient des phénomènes d'emballement transformant la terre en « *étuve* » incontrôlable<sup>3</sup>.

Nous voudrions rappeler le contexte au travers des faits suivants :

- Selon l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), **2015, 2016 et 2017 sont les trois années les plus chaudes** depuis le début des relevés météorologiques au XIX<sup>e</sup> siècle. Quant à l'année 2018, elle est bien partie pour entrer dans le top 4 des années les plus chaudes.
- Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), les répercussions du changement climatique vont causer **un nombre de victimes supplémentaires dans le monde estimé à 250 000** par an à partir de 2030.
- Selon la Banque mondiale, il faut s'attendre à ce que **143 millions de réfugiés climatiques** prennent la route ou la mer d'ici à 2050. Ce chiffre pourrait atteindre **250 millions** selon l'ONU.

Derrière ces chiffres terribles, on devine les souffrances et les conflits qui se profilent à l'horizon. On devine aussi les tensions énormes auxquelles nous allons être confrontés, nous-mêmes et surtout les enfants de nos cours d'école. Est-ce de ce monde-là que nous voulons ? Comment rester indifférent au sort funeste que nous réservons à la planète et à ses habitants ?

Au regard de ces menaces, le sort de nos stations de ski peut paraître anecdotique, mais rappelons que :

- Selon le projet SCAMPEI (2011) coordonné par Météo-France : « *Le principal résultat [du projet] est **la diminution forte dès le milieu du 21<sup>e</sup> siècle de la durée d'enneigement de tous les massifs [...] jusqu'à une altitude de 2500 m.** À la fin du siècle la durée annuelle d'enneigement est réduite de 80 % dans les scénarios les plus pessimistes, 50 % dans les scénarios optimistes. Ce résultat est robuste* ».
- Selon le rapport de la Cour des comptes de février 2018 : « *Entre 1880 et 2012, les températures moyennes dans les Alpes ont augmenté de plus de 2°C. Cette tendance s'accélère et se renforce. Elle annonce, d'ici la seconde moitié du siècle, une modification sensible des conditions d'enneigement et l'élévation concomitante de l'altitude permettant la viabilité de l'exploitation des domaines skiables.* »

La région alpine est particulièrement vulnérable et connaît déjà un réchauffement de plus de 2°C, alors que la moyenne mondiale se situe à +0,8°C. Les bouleversements se font déjà sentir en Haute-Savoie avec des cours d'eau asséchés, un lac d'Annecy à marée basse, des menaces sur les réserves d'eau potable et des effets déjà réels sur l'activité agricole. La montagne et son économie sont touchées, avec des éboulements et écroulements de plus en plus réguliers, la perte de 30 % du volume d'un glacier comme celui des Bossons, l'univers de la haute montagne devenu trop dangereux en été pour les activités touristiques, et des saisons hivernales raccourcies.

<sup>3</sup> Article écrit par des chercheurs de l'université de Copenhague, de l'université nationale australienne et de l'Institut de recherche de Potsdam, et publié dans la revue PNAS (Proceedings of the National Academy of Sciences) du 6 août 2018. Les phénomènes d'emballement (« points de bascule ») identifiés sont la fonte du pergélisol (ou permafrost) libérant de fortes quantités de GES, la disparition de la banquise arctique alors qu'elle réfléchit les rayons solaires, la diminution de la capacité des océans et des forêts à absorber le CO<sub>2</sub>, etc. On atteindrait ainsi un point de non-retour pouvant amener à une température « 4 à 5°C plus élevée qu'à la période préindustrielle et un niveau de la mer 10 à 60 mètres plus haut qu'aujourd'hui ». Alors, des régions entières de la planète deviendraient inhabitables.

**Le secteur des transports est le plus émetteur de GES en France** et l'on pourrait donc s'attendre à ce que les projets d'infrastructure liés à la mobilité tiennent désormais particulièrement compte du danger qui nous menace. Hélas, on peut constater qu'en Haute-Savoie tout continue comme si de rien n'était. Ainsi, les projets routiers se multiplient dans le département. Or, toute infrastructure routière augmente mécaniquement la circulation automobile et donc les émissions de GES par effet de trafic induit : plus on laisse de place à la voiture, plus la voiture prend de la place.

Selon le Commissariat général au développement durable, la baisse de la consommation des véhicules ne suffit pas à compenser l'augmentation du trafic : *« Les émissions [de CO2] du transport de voyageurs ont crû de 8 % entre 1990 et 2016. En effet, la baisse de la consommation des véhicules ainsi que celle du contenu carbone d'origine fossile de l'énergie n'ont pas suffi à compenser la hausse du volume de déplacements, facteur auquel s'est ajoutée la baisse du taux d'occupation des véhicules »*.<sup>4</sup>

Quant aux véhicules électriques, qui ne sont pas sans impacts négatifs sur l'environnement (variables selon le mode de production de l'électricité) et l'épuisement des ressources naturelles (production des batteries), s'ils représentent un progrès en terme d'émissions de GES, ils ne permettraient de faire baisser que d'environ 7 % les émissions du parc automobile français à l'horizon 2030<sup>5</sup>, bien en deçà des objectifs européens de les diminuer de 40 % à ce même horizon.

Le 27 juin 2016, le Président du Conseil départemental de la Haute-Savoie (CD74) et le Président de l'agglomération d'Annecy (Grand Annecy, ex-C2A), ont signé une convention de financement global à hauteur de **432 millions d'euros** pour neuf projets routiers programmés dans l'agglomération annécienne. Or, **plus de 80 % de ce budget est dédié au développement des infrastructures routières** (dont le tunnel sous le Semnoz, le doublement du contournement d'Annecy – RD3508 – et l'élargissement de la RD1508 Nord), favorisant ainsi l'usage accru de l'automobile, mode de déplacement polluant et climaticide.

Les budgets mobilité sont donc siphonnés par les projets routiers, alors que pour laisser une chance à la planète il faudrait pour le moins inverser la proportion en faveur des transports en commun propres et des modes de déplacement actifs. D'autre part, le gisement que représente le covoiturage pendulaire ou de courte distance, en particulier dans les zones rurales ou périurbaines, n'est pas exploité à sa juste valeur.

## **Pour ne citer que trois exemples de projets routiers dans le département :**

### **1. Le projet d'autoroute Machilly-Thonon**

Les conséquences de ce projet d'autoroute sur le réchauffement climatique sont développées dans un paragraphe qui occupe une demi-page sur les 299 pages de l'étude d'impact. Le contenu de ce court passage est cependant édifiant : ce projet d'autoroute, s'il se réalisait, provoquerait une **AUGMENTATION des émissions de GES de 12 %**<sup>6</sup>. Le « Résumé non technique de l'étude d'impact » nous en explique la raison : sans surprise, cela est dû « à une augmentation des vitesses de circulation sur le projet par rapport aux vitesses pratiquées sur le réseau local ainsi qu'à l'augmentation des mobilités au sein du périmètre d'étude immédiat. »

Cette augmentation des mobilités et de ses émissions de GES associées n'est liée qu'à la seule création de l'autoroute, puisqu'on fait ici la comparaison entre une situation sans projet et une situation avec projet à date constante.

<sup>4</sup> « Les facteurs d'évolution des émissions de CO2 liées à l'énergie en France entre 1990 et 2016 » (Commissariat général au développement durable, Ministère de la transition écologique et solidaire, Datalab, août 2018).

<sup>5</sup> Études « Le véhicule électrique dans la transition écologique en France » (6 décembre 2017, Fondation pour la Nature et l'Homme et l'European Climate Foundation en partenariat avec l'ADEME) et « 4 millions de véhicules électriques en 2028 : Pourquoi et comment ? » (25 mai 2018, EdEn).

<sup>6</sup> Étude d'impact, paragraphe "9.6.2 [Évaluation des émissions des gaz à effet de serre] en phase exploitation". Dans le détail, on peut y lire que les émissions de GES (en t eq.CO2/j) seraient les suivantes, en situation sans projet et avec projet : en 2024, 306,44 sans projet et 336,06 avec projet ; en 2029, 311,95 sans projet et 354,93 avec projet ; en 2044, 341,72 sans projet et 383,28 avec projet. Le projet amènerait donc 9,7% de GES en plus en 2024, 13,8% en 2029 et 12,2% en 2044, soit 12% en moyenne.

Rappelons ici qu'afin de garder une chance de contenir le réchauffement climatique à 2°C à la fin du siècle (objectif COP21), l'Union européenne s'est fixée pour objectif à l'horizon 2030 de **BAISSER ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 %**, et la France s'est engagée à **DIVISER par un facteur quatre ses émissions de GES en 2050**.

+12 % au lieu de -40 %, quelque chose ne colle pas : **on va droit dans le mur et au lieu de freiner on accélère.**

## **2. Le projet d'élargissement à 2X3 voies de l'autoroute A41 entre Annecy-Nord et Saint-Martin-Bellevue**

Les nombreuses pages de l'étude d'impact destinées à justifier l'assertion selon laquelle ce projet n'apporterait pas de pollution et d'émissions de GES supplémentaires reposent sur un court passage : « *Le projet d'élargissement ne créera pas de point d'échange (entrée ou sortie) supplémentaire sur l'autoroute, il n'aura donc pas d'effet sur les trafics supportés par ce tronçon (pas de trafic induit). Ainsi il est considéré que les trafics sans élargissement [...] seront identiques à ceux avec élargissement* ». Or, les experts en transports nous disent que lorsqu'on construit une nouvelle route ou quand on en élargit une, il y a création de trafic induit, et cela même s'il n'y a pas de nouveaux échangeurs.

**Quand on facilite le trafic automobile, ce trafic augmente : la fluidification n'est que momentanée, et la société d'autoroutes AREA le sait tout particulièrement puisque l'autoroute Annecy-Genève doit déjà être élargie au nord d'Annecy après seulement dix ans d'existence de la Liane !**

Et quand bien même les concepteurs et partisans de ce projet considéreraient qu'il ne générerait pas de GES supplémentaires, l'urgence climatique à laquelle nous sommes collectivement confrontés **ne peut pas se satisfaire de réaliser +0 % d'émissions de GES, ni même -5 % ou -10 %, mais -40 % d'ici 2030 et -75 % d'ici 2050, en accord avec les objectifs fixés**. Toute politique des transports doit tendre vers ces objectifs<sup>7</sup>.

Enfin, nous remarquons que ce projet d'élargissement se trouve dans la continuité du projet de passage à 2X2 voies du contournement d'Annecy (RD3508), lui-même débouchant sur le tunnel prévu sous le Semnoz : la boucle est bouclée et tous ces projets, s'ils se réalisaient, s'enverraient mutuellement de nouveaux trafics. On peut d'ailleurs déplorer qu'il n'ait pas été prévu d'étude d'impact globale, ces projets constituant d'évidence un ensemble imbriqué, que cela ait été pensé ou non.

## **3. Le projet de tunnel sous le Semnoz**

**La concertation publique est lancée alors qu'aucune information n'existe concernant les impacts de ce projet sur le climat.** Trop souvent ces impacts ne sont évoqués, quand ils le sont, que lorsque les décisions sont déjà prises. Pour ce tunnel, on peut cependant s'en faire une idée en regardant les chiffres de prévision de trafic donnés par la dernière étude commandée par le département<sup>8</sup>. Cette étude montre qu'à l'horizon 2030, le tunnel sous le Semnoz générerait sur la rive ouest du lac, par rapport à une situation sans tunnel, **36 % de trafic supplémentaire entre Sevrier et Saint-Jorioz et 44 % entre Saint-Jorioz et Doussard**. La baisse concomitante de trafic annoncée en rive est ne suffirait pas à compenser cela et ce projet, comme les nombreuses autres infrastructures routières en cours de construction ou de réflexion en Haute-Savoie, est en contradiction frontale avec l'objectif de réduction des émissions de GES de 40 % à l'horizon 2030.

<sup>7</sup> Comme l'a d'ailleurs rappelé l'autorité environnementale lors de l'enquête publique sur l'autoroute Machilly-Thonon : « Le projet et son étude d'impact doivent donc prendre en compte les engagements de la France de division par un facteur quatre des émissions de gaz à effet de serre en 2050 ».

<sup>8</sup> « Étude de trafic : modélisation statique » (BG Ingénieurs-Conseils, 2018) commandée par le Conseil départemental.

Au mois de décembre 2017, le Président de la République, Emmanuel Macron, a déclaré à l'occasion du « One Planet Summit » à Paris sur le réchauffement climatique: « *On est en train de perdre la bataille. Ceux qui étaient avant nous avaient une chance: ils pouvaient dire « on ne savait pas ». Depuis une vingtaine d'années, on sait.* »

Ces projets routiers sont décidément d'un autre temps, du temps où « *on ne savait pas* », et **si l'on voulait être bien certain de « perdre la bataille », on ne s'y prendrait pas autrement qu'en réalisant ce genre de projets.**

**Mesdames et Messieurs les élus de Haute-Savoie, nous vous appelons à la responsabilité et à la clairvoyance dont font preuve de plus en plus de maires de grandes villes mondiales. Nous vous demandons la suspension immédiate des projets routiers prévus dans notre département, afin qu'ils soient évalués au regard de leur impact sur le climat et de vérifier leur compatibilité avec les préconisations du GIEC, ainsi qu'avec les engagements français, européens et internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

L'utopie s'est déplacée, comme l'a rappelé Nicolas Hulot lors de son discours de passation de pouvoir: « *La seule utopie, c'est de reproduire en permanence un modèle qui n'est pas la solution et qui reproduit les mêmes effets.* »

Face à des enjeux d'une ampleur jamais connue par l'humanité, il est temps de mettre de côté les clivages politiques et les logiques partisans, et d'agir tous ensemble avec conviction afin d'éviter les conséquences climatiques les plus sombres prévues par l'ensemble de la communauté internationale. Sachons entendre ce message d'alerte.

**Les alternatives sont connues et documentées: se déplacer moins, mieux et autrement.**

À cette fin, l'argent des contribuables doit servir à mettre en place des transports en commun véritablement attractifs (ne ratons pas le train du Léman Express) et à favoriser le covoiturage et les modes de déplacement actifs (vélo, marche) plutôt qu'à faire des routes.

Nous apprécierions une réponse de votre part et sommes à votre disposition pour échanger sur le sujet. Dans cette attente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de nos respectueuses salutations.

**Pour le Réseau Air 74**

Anne Lassman-Trappier  
Présidente FRAPNA Haute-Savoie  
[reseauair74@gmail.com](mailto:reseauair74@gmail.com)

**Pour le collectif pour un Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien**

Bruno d'Halluin  
Réfèrent Transports et qualité de l'air  
Amis de la Terre Haute-Savoie  
[grenelleannecy@gmail.com](mailto:grenelleannecy@gmail.com)

