

## 24 ASSOCIATIONS RÉUNIES DANS LE RÉSEAU AIR 74

ACPAT  
 AMAPlace sur la Terre  
 Association Citoyenne de Passy  
 ARSMB  
 Cellule Verte Haute-Savoie  
 Chloro'Fill  
 Club Alpin Français de Passy  
 Club Alpin Français de Sallanches  
 Colibris Arve et Giffre  
 Collectif Médical  
 de la Vallée de l'Arve  
 Cyclamen  
 Écolibristes  
 FRAPNA Haute-Savoie  
 Inspire  
 L'Abeille  
 Les Amis de la Terre Haute-Savoie  
 Ligue Contre le Cancer  
 Haute-Savoie  
 LPO 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



255 chemin  
 des Samsons Péri  
 74130 Contamine/Arve  
 T. 06 04 07 81 63



#AssisesMobilité  
 #RéseauAir74  
 #HauteSavoie

## Le sujet des déplacements est particulièrement sensible en Haute-Savoie

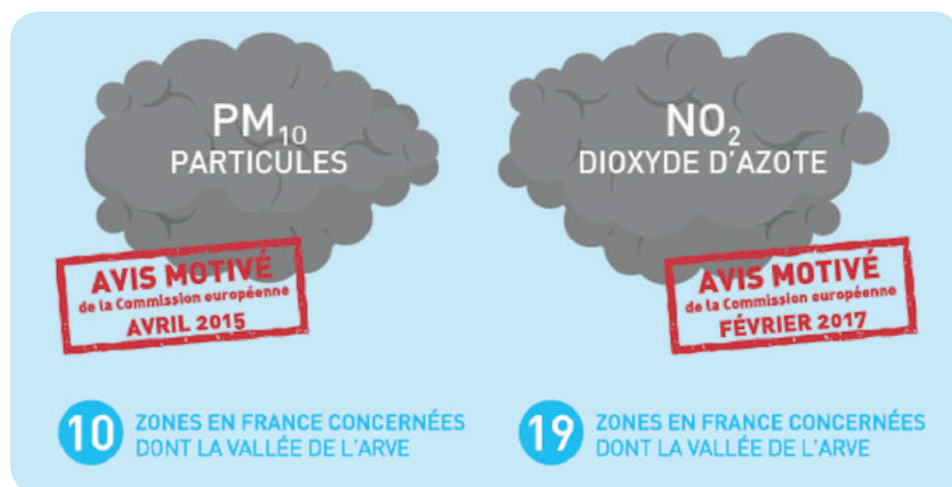
La densité de population ne cesse d'augmenter ainsi que les besoins de mobilité, portés par une dynamique économique forte. Or, les conséquences environnementales et sociétales de l'insuffisance de services alternatifs à la voiture individuelle en solo sont devenues insoutenables, en termes de santé publique, de fonctionnement, d'attractivité et d'image.

## ◆ CONTEXTE ET ENJEUX

### Une zone sensible de montagne

La Haute-Savoie est, de par sa géographie et sa météorologie, une zone sensible à la pollution de l'air. Annecy<sup>1</sup>, le Genevois et bien sûr la vallée de l'Arve<sup>2</sup> connaissent des niveaux de pollution de l'air qui sont néfastes à la santé publique.

La vallée de l'Arve est concernée par les deux contentieux européens à l'encontre de la France, pour dépassement des valeurs réglementaires pour les particules fines PM<sub>10</sub> et le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>. Un premier Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) n'a pas réussi à ramener les taux de ces polluants en deçà des valeurs limites européennes et un deuxième PPA est en cours d'élaboration.



<sup>1</sup>Évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine dans l'agglomération d'Annecy, 2009-2011. Santé Publique France. Janvier 2015.

<http://invs.santepubliquefrance.fr/Publications-et-outils/Rapports-et-syntheses/Environnement-et-sante/2015/Evaluation-de-l-impact-sanitaire-de-la-pollution-atmospherique-urbaine-dans-l-agglomeration-d-Annecy-2009-2011>

<sup>2</sup>Impact de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité dans la vallée de l'Arve. Santé Publique France. Septembre 2017. <http://invs.santepubliquefrance.fr/Publications-et-outils/Rapports-et-syntheses/Environnement-et-sante/2017/Impact-de-l-exposition-chronique-aux-particules-fines-sur-la-mortalite-dans-la-vallee-de-l-Arve>

À Annecy, les concentrations de dioxyde d'azote frôlent, depuis deux ans, la valeur limite de 40 µg sur l'année et un Plan Local de Qualité de l'Air est en cours d'élaboration.

### Une population sensibilisée

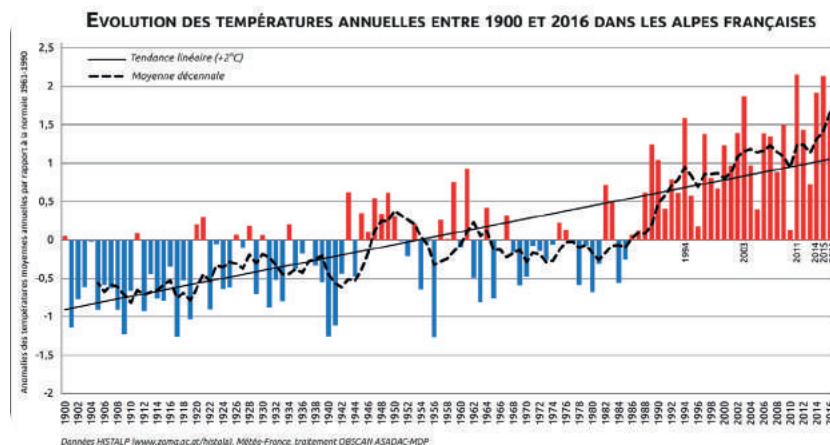
Le paradoxe entre des paysages naturels époustouflants et une pollution de l'air digne de grandes agglomérations, ainsi que l'inquiétude des habitants pour leur santé, contribuent à rendre le problème de la pollution de l'air inacceptable en Haute-Savoie. La mobilisation citoyenne au pays du Mont-Blanc est très forte depuis de nombreuses années et elle est grandissante dans le reste de la vallée de l'Arve, le bassin annécien et l'ensemble du département.



Les États Généraux de l'Air, organisés par les citoyens, le 22 mars 2017 à Passy.

### Un réchauffement climatique très rapide

Le sud-est de la France sera la zone géographique de France métropolitaine la plus touchée par les dérèglements climatiques. Les Alpes de Nord ont déjà dépassé les +2 °C de réchauffement et les conséquences se font ressentir sur la fonte rapide des glaciers, le cycle de l'eau, les éboulements et inondations et plus récemment, la sécheresse. Les conséquences économiques sont déjà réelles sur le secteur du tourisme, avec les saisons d'hiver raccourcies et la haute-montagne qui devient impraticable lors des périodes de forte chaleur estivale. 39% des émissions de gaz à effet de serre proviennent du secteur des transports en France (ADEME 2015).

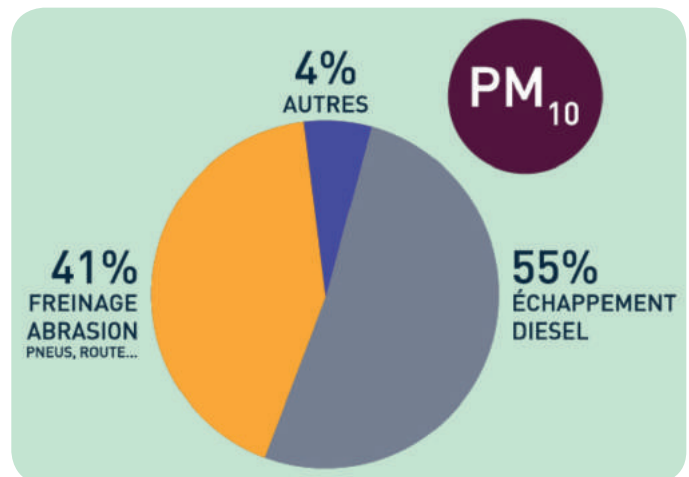


## Une économie dynamique

20 % du PIB du département provient du secteur du tourisme et le territoire a une très forte attractivité touristique, hiver comme été. Le secteur industriel reste très développé dans le département et la vallée de l'Arve en particulier est l'un des fleurons de l'industrie française, avec sa spécialisation dans la fabrication de pièces métalliques de précision. Enfin, la très dynamique Suisse voisine attire des dizaines de milliers de travailleurs frontaliers, qui sont tous les jours plus nombreux à se rendre à Genève, Nyon ou Lausanne, depuis leur lieu de résidence en Haute-Savoie.

## Une mobilité centrée sur la voiture

Bien qu'elle soit dotée d'un réseau ferré entièrement électrifié, sur 235 kilomètres, la Haute-Savoie a concentré tous ses efforts sur le développement de la mobilité routière. Aujourd'hui encore, de nombreux projets sont à l'étude, dont certains bouleverseront le territoire et continueront à rendre les Haut-Savoyards toujours plus dépendants de la voiture : le tunnel sous le Semnoz, qui débouchera sur le centre-ville d'Annecy et l'autoroute du Chablais, entre Machilly et Thonon, dans une zone naturelle aujourd'hui préservée. Le passage à d'autres motorisations que les énergies fossiles ne règlera pas l'ensemble des problèmes, puisque pour une voiture diesel, 41 % des émissions sont engendrées par l'abrasion, le freinage et le frottement, d'après une étude d'AirParif.

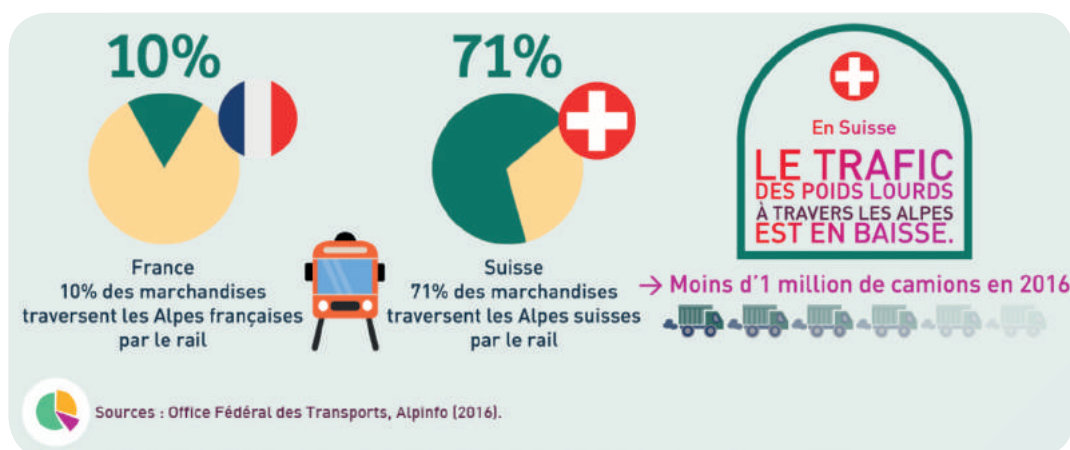


## La lumière au bout du tunnel ?

Un espoir de transformation de la mobilité vers davantage de ferroviaire existe actuellement, avec la réalisation d'une portion de voie ferrée entre Annemasse et Genève (le CEVA). Celle-ci permettra de développer davantage ce mode de transport propre en Haute-Savoie, à l'horizon de 2020.

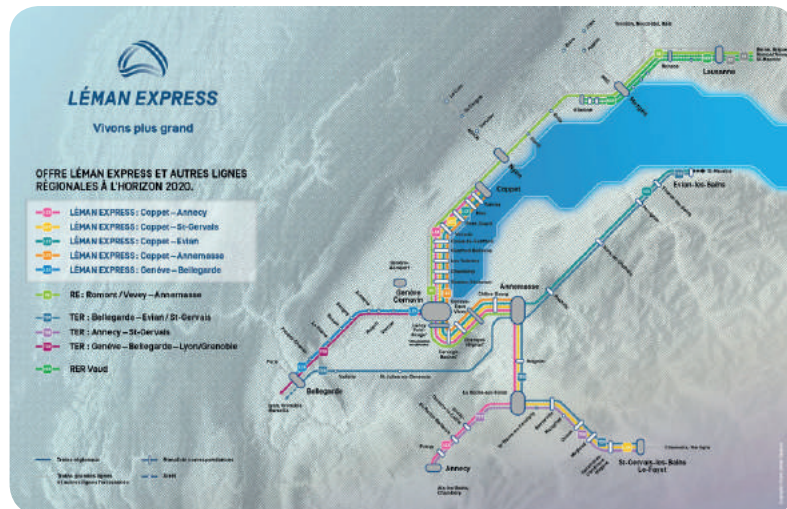
## Un axe de transit international

Au-delà de son activité propre et de son trafic local, la Haute-Savoie est traversée de part en part par le trafic international routier du tunnel du Mont-Blanc. 575 000 poids lourds et plus d'un million de voitures empruntent chaque année ce passage alpin, ajoutant ainsi un fardeau supplémentaire de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dans une région déjà très vulnérable. Dans le même temps, le potentiel de fret ferroviaire offert par la ligne existante du Mont Cenis n'est exploité qu'à 20 % de ses capacités.



## ◆ PROPOSITIONS ET SOLUTIONS

### • LE LÉMAN EXPRESS ET LES TRANSPORTS EN COMMUN



La réalisation du CEVA, maillon manquant entre les réseaux ferrés français et suisse, et le potentiel de développement du TER Léman Express (ou RER genevois), offrent enfin à la Haute-Savoie la possibilité de développer le transport ferroviaire, propre et électrifié pour former la colonne vertébrale du service de transports en commun à mettre en place dans le département. Pour cela, nous demandons :

1. Le cadencement des trains au départ d'Annemasse-Genève à la 1/2 heure dans chaque sens aux heures de pointe, sur les branches de Saint Gervais, Annecy et Evian.
2. La mise en place de transports interurbains en correspondance avec les gares, pour desservir les territoires non traversés par la voie ferrée.
3. Le développement des transports urbains, pour une desserte plus fine du territoire, particulièrement dans les zones « blanches » encore trop nombreuses dans le département, dont la plaine du Mont-Blanc.
4. Une information centralisée pour les voyageurs, qui comprenne toutes les solutions de mobilité, de bout en bout: horaires des trains et de toutes les offres de bus, ainsi que les solutions pour être assuré de pouvoir toujours terminer son trajet (auto-stop sécurisé, transport à la demande, taxis...). Des applications comme RometoRio sont capables de donner des informations de transports, de localité à localité, dans le monde entier. D'autres, comme Citymapper, offrent une information précise sur les déplacements à l'intérieur d'un bassin urbain, tous modes confondus (vélo en libre circulation, train, tram, bus, métro, autopartage), de n'importe quel point A à n'importe quel point B. Il devrait être possible de mettre en place une information de ce type pour notre département et régions limitrophes.
5. Une billettique unique ou pass pour les TER et les bus interurbains et à terme les autres offres de mobilité (Bus à Haut Niveau de Service, bus urbains, location vélos, stationnement...).
6. Favoriser une gouvernance unique ou intégrée et la création d'une Centrale de la Mobilité ou une structure facilitatrice des déplacements, qui aura la charge d'organiser les différents services de transports et d'informer sur les horaires, l'achat de tickets ou d'abonnement et de promouvoir la mobilité alternative à la voiture en Haute-Savoie.

## • LE VÉLO COMME MODE DE DÉPLACEMENT

Au-delà des discours favorables à ce mode de déplacement et de l'annonce, sans cesse répétée, mais toujours pas réalisée de voie verte entre Genève et Vallorcine, les aménagements cyclables sont loin d'être à la hauteur des besoins et envies de déplacement au quotidien sur l'ensemble du département. Afin de développer ce mode vertueux pour tous (pour la santé, le pouvoir d'achat, la qualité de l'air et les finances publiques), il convient de :

1. Établir un schéma de la mobilité active dans tout le département. La voie verte Genève-Vallorcine pourra être la colonne vertébrale des modes de déplacements actifs, mais devra être complétée par un réseau cyclable interurbain et local, afin de répondre aux besoins de déplacements quotidiens. Une attention particulière sera à apporter à la desserte des gares et arrêts de bus.
2. Activer une structure de veille afin d'anticiper les nouvelles réalisations et leurs possibles incohérences avec l'existant. La centrale de mobilité pourrait avoir ce rôle.
3. Exiger que des voies cyclables soient réalisées, lors de toutes les rénovations de voiries et de routes, en agglomération comme hors agglomération.
4. Développer des offres de service mobilité douce en Haute-Savoie autour de l'infrastructure (location et entretien de vélo, location de vélos électriques, réparation, vente, recyclage du vélo, animation, apprentissage, communication).
5. Offrir une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique réellement incitative.
6. Généraliser l'Indemnité Kilométrique Vélo à toutes les entreprises et augmenter le plafond trop restrictif de 200 € par an.
7. Communiquer sur les bienfaits sanitaires de cette forme de déplacement.

Il est à noter que le coût de réalisation d'aménagements cyclables au kilomètre est en moyenne 20 fois inférieur à celui des infrastructures routières. De plus l'aménagement d'un réseau cyclable complétera l'offre du Léman Express et renforcera l'attractivité touristique, toute saison, du département.



## • LE COVOITURAGE

Le nombre de sites et applis dédiés au covoiturage est trop important avec des échelles d'utilisation variables. Aucun de ces sites n'est réellement adapté à tous les types d'usages quotidiens sur notre territoire. L'offre existante, trop diluée, doit être mutualisée et développée. Une réflexion doit être engagée dans ce sens, afin de permettre d'utiliser le potentiel offert par les nombreuses voitures qui circulent « à vide » dans le département.

## • L'AUTO-STOP SÉCURISÉ : REZOPOUCE

Le système d'auto-stop participatif RezoPouce<sup>3</sup> se développe en France. Il s'agit d'une solution de mobilité particulièrement bon marché et rapide à mettre en place et qui répond à la problématique des territoires semi-ruraux. Ce service, très simple à mettre en œuvre par les collectivités, complétera l'offre en transports en commun, en particulier pour les territoires moins denses et pour les femmes, souvent moins motorisées et moins enclines à faire de l'auto-stop que les hommes. RezoPouce<sup>3</sup> va être mis en place dans la vallée du Giffre, début 2018. Il serait bénéfique de l'étendre à l'ensemble du département.

## • BIO GNV : D'UNE PIERRE DEUX COUPS

Méthaniser les déchets organiques provenant de l'homme (stations d'épuration, déchets alimentaires), de l'animal (lisiers, sous-produits de la transformation animale), de l'agriculture, de la transformation du bois, sont autant de façons de valoriser une ressource locale. Le gaz méthane renouvelable ainsi produit, dit biogaz, pourra fournir l'énergie à des véhicules adaptés au Gaz Naturel Véhicule (bus, poids lourds, véhicules utilitaires ou légers).

## • NE PAS AGGRAVER LA SITUATION AVEC DES PROJETS ROUTIERS

La fluidification de la circulation, sans cesse recherchée par la création d'aménagements routiers nouveaux, pousse en réalité les automobilistes à aller plus loin, plus souvent. Ainsi, la saturation réapparaît rapidement et de nouvelles voies sont créées et ainsi de suite. Cette fuite en avant doit être freinée et les investissements doivent aujourd'hui être dirigés prioritairement vers les transports en commun, les modes de déplacements actifs et la mise en cohérence d'une offre multimodale. Les nombreux projets routiers en cours ou à venir augmenteront encore la circulation routière et les émissions polluantes dans un département engorgé et pollué, parmi lesquels :

- L'élargissement de l'A41 à Annecy
- Le contournement de Pringy
- Le tunnel sous le Semnoz
- Le doublement du Contournement d'Annecy
- L'autoroute Machilly-Thonon
- Le contournement de Marignier dans la vallée de l'Arve

Nous proposons en particulier d'inscrire dans la loi, un article interdisant aux collectivités territoriales tout versement de subvention d'équilibre à un concessionnaire autoroutier tant que preuve n'a pas été faite que tout a réellement été mis en place au préalable pour les solutions de transport collectif. De même, la loi devrait inclure l'interdiction de financer des voies rapides, si une route existe déjà et si tout n'a pas déjà été tenté au niveau des transports collectifs. La création de nouvelles routes doit être l'ultime solution.

## • DONNER RÉELLEMENT LA PRIORITÉ À L'EXISTANT

Avant de construire toute nouvelle infrastructure, la priorité doit être donnée à la rénovation, l'entretien et la mise aux normes de l'existant. Entretien d'une ligne déjà construite n'engendre pas de nouvelles pertes de foncier agricole ou naturel et est moins coûteux pour les finances publiques, si contraintes aujourd'hui. Des aménagements de bon sens pourraient également permettre une réduction des besoins de mobilité, en particulier aux heures de pointe : aménagement des horaires de travail, création de tiers-

<sup>3</sup> [www.rezopouce.fr/page/villes-du-reseau](http://www.rezopouce.fr/page/villes-du-reseau)

lieux de travail en France pour les frontaliers, développement du télétravail, etc. Il en est de même pour l'offre commerciale, qui doit valoriser et utiliser l'existant au lieu de créer sans cesse de nouvelles zones commerciales, consommatrices d'espaces naturels et engendrant des déplacements supplémentaires en voiture. Une partie de la manne financière des « Fonds Frontaliers », reversée par la Suisse aux collectivités locales de Haute-Savoie, doit aujourd'hui être consacrée au développement de l'existant (réfection des routes, ajout de pistes cyclables, modernisation du réseau ferroviaire existant, etc.).

### • DEMANDE DE PAUSE SUR LA CONSTRUCTION DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES

Le gouvernement a annoncé une « pause dans les projets d'infrastructures de transports » et un Conseil d'Orientation des Infrastructures, a été mis en place. À l'image du travail en cours de réalisation au niveau national, la Haute-Savoie doit cesser la construction d'infrastructures, afin d'évaluer leur pertinence et les prioriser. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures en Haute-Savoie (COI 74) devra être indépendant des porteurs des projets à évaluer. Il sera chargé d'étudier tous les projets en cours et à venir, quel que soit le porteur de projet (État, Département, Collectivités). Sa mission sera d'évaluer les besoins de mobilité du département, les solutions alternatives à la voiture individuelle, l'impact de chaque projet sur les finances publiques, sur la qualité de l'air, la santé publique et le climat. Il devra donner un avis sur la pertinence ou la non-pertinence des projets d'infrastructures.

### • VALORISER L'ÉCONOMIE LOCALE ET LES CIRCUITS COURTS

Favoriser les circuits courts est une manière de résoudre une partie des problèmes de mobilité dans le département. Le réseau éco-conso74, mis en place par une association membre du Réseau Air 74, vise à favoriser la consommation locale en mettant en relation les structures du département qui proposent des biens et services à caractère développement durable et les consommateurs qui les cherchent. 135 structures locales sont déjà inscrites, or l'initiative manque d'appui financier pour se développer aujourd'hui et faire connaître ces producteurs locaux, en circuit de distribution court, à l'ensemble des habitants.

### • IMPLIQUER LES CITOYENS

Des associations et citoyens pourraient être associés à la réflexion pour l'élaboration d'une offre de mobilité multimodale en Haute-Savoie, en particulier concernant le vélo, le covoiturage, l'auto-stop sécurisé et les propositions pour réduire les besoins de mobilité. Le tissu associatif local pourrait aussi être sollicité pour participer à l'indispensable phase de communication autour des solutions mises en place.



Décembre 2016 - Chamonix / Photo Christophe Boillon

## • LA FISCALITÉ

### Contribution Climat Énergie : une exonération injustifiable

Le relèvement progressif et programmé de la Contribution Climat Énergie (CCE) est un levier important pour réduire la consommation d'énergies fossiles. Or, le transport routier de marchandises est exempté de l'augmentation de la CCE depuis 2016, soit un cadeau fiscal annuel de 320 millions d'€. Il convient de mettre fin à cette exemption et de réintégrer ce secteur dans l'effort de lutte contre le réchauffement climatique. Ces avantages octroyés au transport routier de marchandises sont contre-productifs par rapport à l'objectif de décarbonation de l'économie et font porter sur les ménages une proportion démesurée de l'effort financier à réaliser.

### Baisser la TVA sur les transports collectifs

Revenir à un taux de TVA pour les transports collectifs de voyageurs à 5,5 % (au lieu de 10 % aujourd'hui).

### TVA véhicules professionnels

Les véhicules professionnels utilisant le gazole bénéficient d'une récupération de la TVA de 80 % sur les dépenses de carburant. Les véhicules professionnels utilisant l'essence ne bénéficiaient d'aucune récupération de la TVA sur le carburant jusqu'en 2016. Elle est de 20 % aujourd'hui et il faudrait qu'elle soit progressivement alignée sur celle du gazole, ce qui pousse toujours les entreprises à continuer massivement à utiliser des véhicules à moteur diesel.

### Le Versement Transport

Le Versement Transport (VT) devrait être rendu obligatoire par la loi, à son taux maximal, dans les territoires soumis à un Plan de Protection de l'Atmosphère et qui connaissent donc des taux de pollution de l'air qui ne respectent pas les normes européennes. Ceci est le cas de la Vallée de l'Arve. Ce dispositif permet de faire contribuer les entreprises au financement de services de transports en commun.

### Barème kilométrique

Il est nécessaire de remettre à plat le barème kilométrique forfaitaire de l'administration fiscale, pour tenir compte des motorisations et éviter un encouragement à habiter toujours plus loin de son lieu de travail et donc à générer toujours plus de demande de mobilité. De plus, le barème actuel, avec ses 5 classes de puissance, encourage en réalité les fortes cylindrées. Il pourrait être lié plutôt aux émissions (réelles) des véhicules et son montant doit être revu très fortement à la baisse.

### Contribution des poids lourds

La Directive Eurovignette donne dès à présent la possibilité aux États membres d'incorporer dans les péages routiers poids lourds une partie du coût de certaines externalités (pollution de l'air et bruit) : article 7 quater. La France, au moment de la révision 2011 de la Directive, avait porté cette mesure. Cette disposition aurait un impact en moyenne d'environ 1cts par véhicule/kilomètre et donc indolore, mais pourrait générer des recettes de l'ordre de 130 millions d'€ en France. Contrairement à ce qui est affirmé, sa mise en œuvre n'est pas compliquée, car elle utiliserait le dispositif de péage autoroutier existant.

### Hausse de la redevance domaniale des autoroutes

En 2008, la loi de finances avait inscrit une hausse de 200 millions d'€ de la redevance domaniale annuelle pour tenir compte de recettes supplémentaires perçues par les concessionnaires autoroutiers liées à l'encadrement des réductions pour passages fréquents (effet d'aubaine). Suite à des pressions, cette hausse n'avait pas été appliquée. Une augmentation de la redevance domaniale de 100 millions d'€ a ensuite été actée en 2014 et nous proposons de continuer ce rattrapage par une nouvelle hausse légitime de 100 millions d'€. La redevance domaniale n'est pas répercutable sur les tarifs de péage et n'aura pas d'incidence sur les prix pour les usagers.