
Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Espoo, 1991)

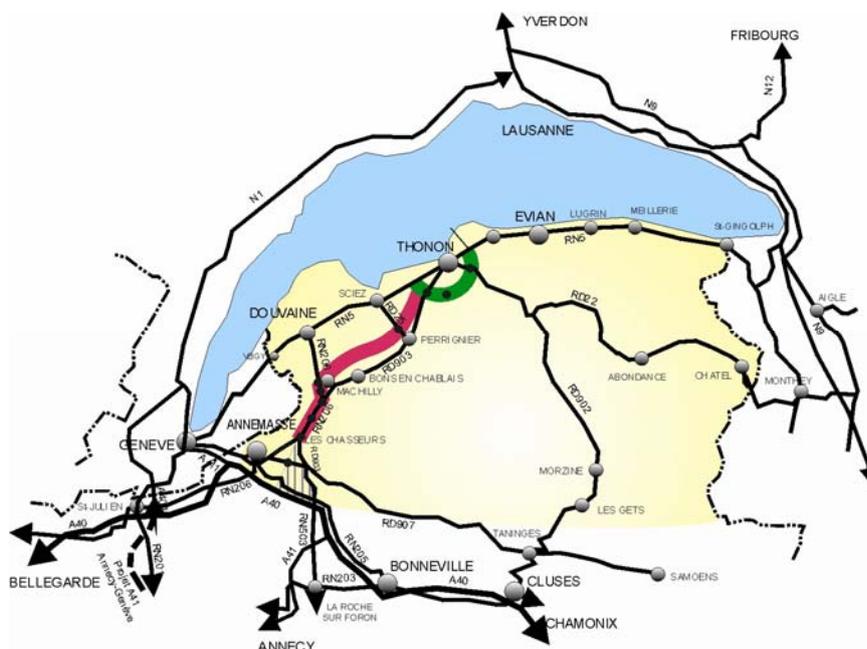


ÉTUDE DE CAS, FICHE DE RENSEIGNEMENTS No. 3

La route Thonon-Annemasse (France), à proximité de la Suisse

LE CONTEXTE

Une démarche menée depuis plusieurs années, vise à désenclaver le Chablais, une zone montagneuse comprise entre le lac Léman au nord, la frontière suisse à l'est, et les monts du Chablais au sud. Le dynamisme démographique, économique et touristique que cette région connaît depuis le début des années 1980, a engendré un accroissement important du trafic routier dans ce secteur. Pour répondre à ces difficultés de déplacement, un schéma multimodal de désenclavement a été approuvé en 1999. Il comprend un volet routier pour 192 M€ et un volet ferroviaire pour 25 M€.



LE PROJET

Le volet routier prévoit la réalisation à terme d'une liaison à 2 x 2 voies entre le sud d'Annemasse au niveau de l'A 40 et l'est de Thonon. Cette liaison se compose de trois opérations :

- Une liaison entre l'A 40 et le carrefour des Chasseurs qui assurera, avec l'A 40, le contournement d'Annemasse. Ce projet est actuellement au stade des études préliminaires,
- Une liaison entre le carrefour des Chasseurs et le contournement de Thonon. Les études d'avant-projet sommaire ont été réalisées et la déclaration d'utilité publique (DUP) est attendue prochainement. Elle est nécessaire pour permettre les études de détail et les acquisitions foncières. C'est à ce stade du projet qu'ont eu lieu les consultations avec autorités suisses,
- Le contournement de Thonon dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Général de la Haute-Savoie et pour lequel un arrêté de DUP a été pris en 2004. Les travaux de cette section ont débuté.

CONSULTATION DES AUTORITÉS SUISSES DANS LE CADRE DE LA CONVENTION D'ESPOO

La convention d'Espoo a été ratifiée par la Suisse le 16 septembre 1996 et par la France le 15 juin 2001. Cette convention prévoit, dans son article 3, que tout projet susceptible d'avoir un impact transfrontalier doit faire l'objet d'une transmission, pour avis, aux parties touchées.

Par courrier en date du 2 décembre 2004, la direction des Routes du ministère français de l'Équipement a transmis le dossier aux autorités fédérales suisses. Par courriers des 14 et 17 janvier 2005, respectivement du Service cantonal d'Étude de l'Impact sur l'Environnement et de l'Office Fédéral de l'Environnement (de l'Environnement, des Forêts et du Paysage, à l'époque), la Suisse a confirmé son souhait de participer à l'évaluation de l'impact sur l'environnement du projet et d'organiser une mise à l'enquête publique. Une mise à l'enquête publique a été organisée par la République et Canton de Genève entre le 19 janvier et le 2 mars 2005. Aucune remarque n'a été formulée par le public genevois. Les administrations helvétiques compétentes ont procédé à l'évaluation de l'impact sur l'environnement. Par courrier en date du 16 mars 2005, les autorités suisses ont adressé une synthèse de leurs avis, à la direction des routes.

Le Service cantonal d'Étude de l'Impact sur l'Environnement préavise favorablement le projet mais demande la prise en considération de leurs observations formulées dans la réponse. Ces dernières portent notamment sur :

- *Le risque d'une concurrence des infrastructures routières en comparaison des offres de transports collectifs qui se traduirait par :*
 - *Une diminution du transfert modal au bénéfice des transports publics*
 - *Un accroissement important du trafic* - La liaison Carrefour des Chasseurs-Thonon s'inscrit dans le cadre du schéma désenclavement du Chablais. L'élaboration de ce programme a pris en compte les volets « routiers » et « transports collectifs ». Les analyses réalisées ont montré que, compte tenu de la part actuelle des transports collectifs et du niveau de la demande en déplacements, ces deux approches sont complémentaires.
 - *Une augmentation des émissions de polluants (territoire Genevois)* - Les études d'impacts présentées à l'enquête contiennent une analyse sur la « qualité de l'air ». La définition de l'aire géographique retenue pour cette analyse répond aux réglementations en vigueur. L'extension à l'agglomération genevoise (notamment réseau routier local) de ce type d'analyse pourrait être envisagée dans le cadre de coopérations en cours sur la connaissance des déplacements transfrontaliers. Ces démarches débordent du cadre strict du projet présenté. Le maître d'ouvrage pourrait, le cas échéant, communiquer tout élément nécessaire à ces études.
- *Le risque, par une fragmentation du territoire, de porter atteinte à :*
 - *La conservation des corridors à faune* - Le maître d'ouvrage a noté ces demandes. L'ajout d'un passage faune assure notamment une réponse. Au niveau projet, les services concernés suisses seront associés, avec les autres acteurs, à la définition des dispositions constructives.
 - *La protection des cours d'eau et des zones humides* - Le maître d'ouvrage réaffirme son souci de protection des cours d'eau et des zones humides. Les principes arrêtés au stade actuel assurent, par un évitement ou des dispositions constructives adaptées (franchissement par ouvrage...), la préservation de ces secteurs. Au niveau projet, les services concernés suisses seront associés, avec les autres acteurs, à la définition des dispositions constructives.

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre, au niveau projet, la concertation engagée avec les autorités suisses. De plus, conformément à l'article 7 de la convention d'Espoo (réalisation d'analyses à posteriori), il est convenu de les associer aux futurs bilans environnementaux réalisés sur l'opération.

Pour plus d'information, voir <http://www.unece.org/env/eia/studytour2006.htm>.

Source: Document d'information pour une visite d'étude de projets transfrontières dans la région de Genève, 6 avril 2006. CEE-ONU, Office fédéral de l'environnement (Suisse) et Ministère de l'écologie (France). 2006

Fiche établi en août 2008
www.unece.org/env/eia