

Résumé de la conférence du 18 février 2025 sur les dégâts de l'A412

CONFÉRENCE LES DÉGÂTS DE L'A412

INTERVENANT.ES

Anne, Jérôme & Raph:
paysan·nes et habitant·es impacté·es

Mia Critico & Emmanuel Lierdeman:
ingénieur·es écologue et agronome

Colin Peillex:
urbaniste du collectif Affluent

MARDI 18 FÉVRIER
19H CONF
20H REPAS

GENÈVE Telegram & insta: soulevementsgeneve

LE CARLTON
Rue Jean-Charles Amat 24, Genève

Les intervenant-es :

Colin Peillex - urbaniste du collectif Affluent

Mia Critico - ingénieure écologue

Trois paysan·nes impacté·es et membres de l'ACPAT.

Table des matières

PARTIE I : le collectif Affluent nous explique	3
PARTIE II : une naturaliste nous explique	5
Les zones et espèces menacées.	5
L'effet lisière ou <i>écotone</i>	6
Un contexte régional déjà fragilisé	8
PARTIE III : l'ACPAT nous explique.....	9
Une autoroute qui réduit la pollution en réduisant les bouchons ?	9
Urbanisation & artificialisation	10
Une autoroute qui respecte la biodiversité ?	11
Une autoroute pour les locaux ?	12
Une autoroute démocratique ?	13
Les alternatives	16

PARTIE I : le collectif Affluent nous explique

Affluent est un collectif pluridisciplinaire qui rassemble des architectes, des urbanistes, des artistes et des géographes.

Ces dernier-ères sont très souvent confronté-es à des contraintes politiques dans leur profession, mais iels sont conscient-es que les méthodologies de planification et de construction doivent évoluer. Cela les a mené-es à créer un collectif afin de pouvoir développer des projets de recherches et d'expérimentation visant à proposer des solutions face à l'urgence climatique. Iels tentent également de mettre en évidence les conséquences de grands projets d'aménagement par le biais d'images visuelles impactantes.

Les conséquences des grands projets autoroutiers :

Lors de la démocratisation des voitures, il y a eu un grand effet de décentralisation avec l'introduction massive d'autoroutes ce qui a permis de désenclaver des villages isolés.

La création des autoroutes est liée à l'économie territoriale.

Le lieu de construction d'une zone commerciale est décidé par des liens de proximité par rapport aux villes et/ou villages alentours, ce qui va ensuite amener à un projet autoroutier pour y accéder au détriment de zones agricoles et naturelles. (Ex : centre commercial de Val Thoiry)

La notion de trafic induit est importante. Il faut rappeler que ce sont les moyens de transport qui s'adaptent aux infrastructures. Plus on construira d'autoroutes, plus les voitures seront privilégiées au détriment d'autres moyens de transport et plus le trafic routier se développera. De plus, ces infrastructures créent un effet entonnoir au niveau des échangeurs autoroutiers ce qui crée des bouchons aux heures de pointe et qui surcharge les réseaux routiers secondaires et les petites localités. Les autoroutes demandent des aménagements en zone urbaine au détriment de pistes cyclables ou de zones piétonnes.

La représentation visuelle comme outil de prise de conscience

L'objectif de la représentation visuelle est de faire des représentations des dégâts causés par la construction de projets routiers notamment.

Comment représenter les effets négatifs de ces projets ?

Tout d'abord, iels se renseignent sur les études et rapports techniques pour trouver des infos textuelles et visuelles telles que des schémas et des dessins techniques. Iels vont également se renseigner sur des lieux emblématiques pour montrer les différentes problématiques que ce genre de projets créent. Par exemple, pour la dernière campagne de votation sur l'élargissement de l'A1 entre Nyon et Genève, iels se sont interrogé-es sur le pont de la Versoix, où il y avait le projet de rajouter deux voix, sur le tronçon d'autoroute proche de Mine et l'échangeur de Nyon. Et iels vont aussi se renseigner sur une carte des statuts législatifs des zones impactées par exemple pour savoir si ce sont des zones naturelles d'importance nationale. Les zones d'importance nationale sont des zones interdites de construction **sauf** intérêts publics prépondérants (qui est une notion assez vaste).

Iels vont utiliser plusieurs types de visuel pour démontrer ces problématiques. Par exemple, iels vont modifier les cartes pour montrer, avec un code couleur, les zones détruites ou avec des coupes, les dégâts lors du chantier sur la rivière ou sur la forêt. Iels vont aussi utiliser des photomontages montrant *l'avant* et *l'après*. Iels vont utiliser la superposition des projets pour montrer la grandeur desdits projets par rapport à une ville à proximité par exemple.

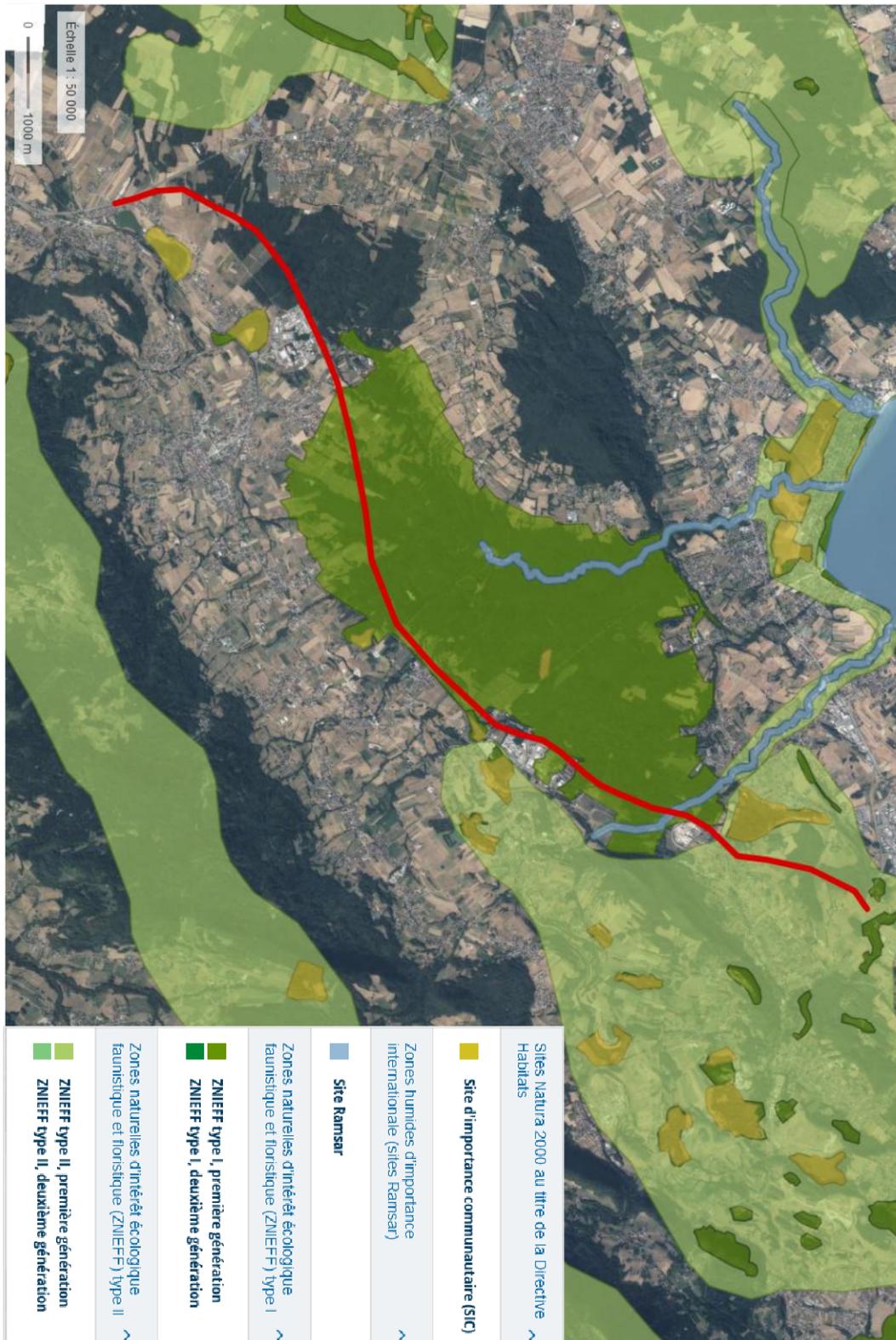
Iels communiquent sur les réseaux sociaux, mais essaient également de toucher plus largement avec de l'affichage sauvage dans la rue.

RESSOURCE :

CARTOGRAPHIE RADICALE - EXPLORATIONS : OUVRAGE DE NEPHYS ZWER ET PHILIPPE REKACEWICZ. CET OUVRAGE REVIENT SUR DES STRATÉGIES D'ÉLABORATION DE CARTES RADICALES ET/OU EXPÉRIMENTALES ET/OU CONVENTIONNELLES ET LES POSSIBILITÉS OFFERTES PAR CES STRATÉGIES.

PARTIE II : une naturaliste nous explique

Les zones et espèces menacées.



Carte du Chablais. En rouge, le tracé de l'A412 ; en vert, les zones protégées

Le massif forestier de Planbois

Menacé par l'autoroute, le massif forestier de Planbois est une Zone naturelle d'intérêt écologique et faunistique (ZNIEF) de type 1.

Selon la définition de l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN), cette zone contient donc des "Espèces, associations d'espèces et habitats rares, remarquables et caractéristiques du patrimoine régional." C'est ainsi une des zones les plus remarquables du département.

De plus, le massif forestier était anciennement un lac et constitue donc actuellement une zone humide. Ces zones, très riches en biodiversité, sont en régression dans le monde entier.

Mésinges

Sur les hauts de Mésinges, il y a une ZNIEF de type 2 (un peu moins protégée que celles de type 1) qui est remarquable et dans laquelle on peut observer une biodiversité très riche.

L'effet lisière ou écotone

Les milieux de transition cumulent les espèces du milieu ouvert (prairie), du milieu fermé (forêt) et celles spécifiques au milieu de transition. Donc ces milieux de transitions représentent des zones encore plus diversifiées. L'autoroute passe à de nombreuses reprises en bordure de la forêt en plein sur ces zones.

Parmi les milieux rares, on trouve aussi sur le futur tracé: des magnocariçaies, des roselières et les fameuses prairies à Molinies qui mettent des décennies à se créer.

L'autoroute aura un fort **impact sur la connectivité** entre Planbois et le massif des Voirons. Il y a des passages à faune prévus, mais souvent très spécifiques (uniquement pour les chauves-souris ou pour les amphibiens).

Pour le cerf qui fait des migrations saisonnières par exemple, il n'y aura que 7 passages à faune.

L'autoroute menace également **plusieurs espèces rares** telles que :

- Le Sonneur à ventre jaune (avec des pupilles en forme de cœur et un ventre orange pour montrer sa toxicité). La forêt de Planbois est le site le plus important de Haute-Savoie pour sa conservation.
- Le Glaïeul des marais (de la famille des iris) : Le massif est le site le plus important pour cette espèce dans toute la Haute Savoie et le canton de Genève.
- Les Orchidées dont l'épipactis des marais.

Ainsi que **d'autres espèces** comme :

- Le Castor
- Le Lorient d'Europe
- Le Cerf élaphe
- L'Azuré de la sanguisorbe (un papillon)
- Le Damier de la succise (un papillon qui aime la succise des prés, une petite plante presque menacée)
- La Grenouille agile (presque menacée)
- Le Murin de Benstein (une chauve-souris)

Le dérangement sonore

Le bruit est mauvais pour de nombreuses espèces.

La pollution

Les milieux humides sont particulièrement sensibles à la pollution, par exemple la peau des amphibiens est très fragile.

Les travaux

L'emprise des travaux est bien plus large que le seul tracé de l'autoroute.

Un contexte régional déjà fragilisé

Les zones naturelles de la région ont été empiétées petit à petit depuis des décennies. L'agglomération de Thonon s'est développée et le contournement routier aussi.

**Convoi contre l'autoroute
A412 dans le Chablais**

10h convoi tracteurs et vélos depuis Machilly gare
13h rassemblement festif à Perrignier - imp de la ferme

**10 mai
8h30**

**Ferme de la
Touvière (GE)**

convoi vélos-tracteurs
écris-nous pour dormir
sur place le vendredi

soulevementsgeneve@riseup.net

Affiche pour le convoi (organisé par le comité local des SdT-Genève) menant à la manif du 10 mai 2025

PARTIE III : L'ACPAT nous explique

L'ACPAT est une association qui s'est constituée contre le projet d'autoroute transchablaisienne de 1995 qui a depuis été abandonné. Cependant, les promoteurs sont revenus à la charge avec un autre projet d'autoroute qui a été séparé en plusieurs tronçons.

L'ACPAT considère non seulement que **ce projet n'est pas souhaitable** d'un point de vue de la **mobilité**. Mais qu'il est en plus largement **délétère sur plusieurs autres aspects** (artificialisation, accès à la terre, conservation de la biodiversité, pollution, etc.).

Une autoroute qui réduit la pollution en réduisant les bouchons ?

Une augmentation de 14'000 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre est prévue suite à la construction de l'autoroute (selon un courrier envoyé par l'état). Dans le même temps, Eiffage dit que l'autoroute permettra de baisser la pollution puisque les voitures et camions rouleront à vitesse constante...

En plus de cet argument questionnant, l'argument selon lequel les bouchons seront réduits est faux. En plus du trafic induit par la construction d'autoroute, plusieurs points feront l'expérience de l'effet du goulot d'étranglement. Celui-ci aura lieu le plus fortement à Thonon et à Machilly qui seront submergés par les voitures et camions qui quittent l'autoroute.

Une directive européenne va abaisser les seuils de tolérance de présence de particules fines. Selon ces nouveaux seuils, toute la Haute-Savoie est déjà au-dessus des seuils et l'autoroute ne fera qu'aggraver le phénomène.

Selon une étude sortie cet été, il y a 100 tonnes de micro plastiques qui finissent dans le lac Léman chaque année, dont 33% viennent de l'abrasion des pneus de voitures.

Urbanisation & artificialisation

Une autoroute qui désenclave ?

En Haute-Savoie, ce sont 300 hectares qui sont artificialisés chaque année. Sur ce seul projet, Eiffage annonce une perte de 160 à 180 hectares.

Sur le territoire de l'agglomération de Thonon, le taux d'artificialisation (mesuré en pourcentages sur 5 ans) est 6 fois supérieur à la moyenne nationale et 2 fois plus grand que celui de la Haute-Savoie, cette dernière étant pourtant déjà soumise à une forte pression sur le foncier.

Sur les 20 dernières années, il y a eu 30% de perte de surfaces agricoles dans le Chablais.

Ces chiffres sont intéressants en sachant que l'argument principal en faveur de la construction de l'autoroute est celui du désenclavement, comme si le Chablais était une région qui ne se développait pas... alors que le développement de ce territoire est déjà considérable.

L'accaparement de zones agricoles

Lors de l'étude d'impact, Eiffage mentionnait une perte d'environ 100 hectares en forêt et de 46 hectares de terrains agricoles.

Depuis, le tracé s'est affiné, ce qui a donc modifié les chiffres. Ceux qui circulent en ce moment au niveau de la chambre d'agriculture tournent plutôt aux alentours de 70 hectares de terrains agricoles.

En plus des travaux spécifiquement de l'autoroute, il y aura également des travaux de raccordement qui vont avoir une emprise au sol considérable et vont détruire des terrains agricoles.

Les compensations financières pour les paysan-nes

Sur le thème des compensations financières pour les paysan-nes, Eiffage estime les pertes à 1,2 millions d'euros. Les compensations seront doublées par le département pour atteindre 2,4 millions.

Selon un calcul plus vraisemblable réalisé par les coopératives laitières, la confédération paysanne et l'ACPAT, les pertes estimées pour les 70 hectares

détruits et sur la durée du contrat de concession représentent entre 25 et 30 millions d'euros ! Les compensations financières sont donc largement insignifiantes.

Une autoroute qui respecte la biodiversité ?

Les passages pour le gibier et la grande faune

Lorsqu'on parle de 7 passages à grande faune, ce sont des chiffres sortis de la communication d'eiffage, qui sont surestimés. Il y a en effet 7 passages à faune suffisamment larges pour faire passer des animaux d'une certaine taille. Toutefois, sur ceux-ci, au moins 5 ne seront pas utilisés par la grande faune puisqu'ils débouchent directement sur des villages. En fait, il n'y a qu'un seul passage à grande faune qui sera réellement fonctionnel.

De plus, ce passage à grande faune débouche sur les voies ferrées du Léman Express. Ainsi, toute la population animale de la zone sera concentrée en un point à proximité des rails, impliquant des risques non négligeables pour la sécurité des animaux et des passager-èrèx des trains.

Des bureaux d'études aux conflits d'intérêts

Par ailleurs, il y a tout l'enjeu des bureaux d'études (ndlr : pour l'A412, c'est biocor qui est le bureau d'études) qui font les études et les recensements dans l'optique d'obtenir les autorisations environnementales. Ceux-ci sont payés par les aménageurs...

Des espèces menacées « non répertoriées »

Il y a trois espèces d'oiseaux qui ont été vues sur la zone mais qui n'étaient pas mentionnées lors de l'étude d'impact dans le dossier d'eiffage : une espèce que les bureaux d'études ont loupée et deux qui sont arrivées depuis.

Une autoroute pour les locaux ?

Sur ce secteur, 54% des déplacements font moins de 5km. L'autoroute est donc largement inutile pour la population locale.

De plus, les prix des péages seront trop élevés pour que les habitant-exs l'utilisent régulièrement. On ne sait pas encore quels seront les prix exacts mais ils se situeront entre 3 et 5 euros pour 16km.

Une autoroute pour les industriels

Les eaux d'Evian est le premier promoteur de l'autoroute. Il y a quelques années, ce dernier exportait 60% de ses bouteilles d'eau par fret. Pour cela, l'entreprise a 5 sillons horaire qui lui sont réservés. Ils ne les ont jamais tous utilisés, ils en ont utilisé un maximum de 4. Mais ils ont réduit leur volume d'exportation par voie ferrée et n'en utilisent déjà plus que 2 ou 3 chaque jour.

Depuis que le projet d'autoroute avance, ils ont changé leur logistique afin d'augmenter la part de leurs exportations en camions.

Ils économisent entre 20 et 25 euros pour chaque palette de bouteilles d'eau exportée par camion.

Désormais, le volume de leurs exportations par fret est de 40% pour 60% par camions, c'est-à-dire que le rapport s'est déjà inversé alors même que l'autoroute n'est pas encore mise en service.

Pour donner un ordre d'idée, le transport par camion représente 180 camions qui entrent et quittent l'usine des eaux d'Evian quotidiennement.

Une autoroute qui bénéficie aux privés

Le contrat de concession de l'autoroute dure 55 ans. Eiffage aura donc largement le temps de se rembourser les 315 millions d'euros qu'ils vont investir et faire un gros profit sur toutes les années restantes.

Cette autoroute coûte très chère : 21,6 millions d'euros par km. A titre de comparaison, l'A69 ne coûtait "que" 7,6 millions par km.

Eiffage insiste considérablement dans sa communication sur le fait que c'est uniquement lui qui investit et qui prend donc les risques au cas où l'autoroute ne serait pas rentable.

Cependant, cela est faux à plusieurs égards.

L'Etat favorise la construction de l'autoroute, notamment, en investissant de l'argent pour faire les travaux annexes à l'autoroute (par exemple le pont de Mésinges ou l'aménagement de la sortie de l'échangeur principal de Perrignier) ainsi que pour compliquer la circulation sur les routes départementales.

De plus, le contrat de concession est tellement à l'avantage d'Eiffage qu'il ne représente aucun risque pour lui.

Une autoroute démocratique ?

Des décisions politiques

L'année 2024 a été une année sinistre parce que c'est celle où le contrat de concession a été signé. Il y a une courte fenêtre de trois mois environ où il y avait des membres de LR au département (M. Saddier), à la région (L. Wauquiez) et à la tête du gouvernement (M. Barnier). Sur ces trois mois, le projet a pris un gros coup d'accélérateur.

Des stratégies frauduleuses

- La concertation publique qui a été faite en 2019 pour obtenir la DUP ne vaut pas grand-chose : elle a été réalisée en ligne, sans modération, et une même personne pouvait mettre des commentaires à répétition.
- Sur le parcours, il y a un captage d'eau potable, situé à Anthy. Celui-ci est protégé administrativement par un arrêté préfectoral datant de 1996. Il est donc interdit de construire sur ou à proximité de celui-ci. Les promoteurs sont en train d'essayer de changer le statut administratif de cette zone afin de faire passer l'autoroute à cet endroit...

- Il y a de nombreuses magouilles qui sont faites pour faciliter l'avancée des travaux pour Eiffage. Notamment, il y a un arrêté préfectoral qui a été émis dans certaines communes (par exemple à Bons-en-Chablais), uniquement consultable à la mairie, qui permet de pénétrer sur toutes les parcelles de la commune (donc pas spécifiquement celles touchées par le tracé) pour l'intérêt des travaux. Sur cet arrêté ne figure aucune indication de la date, de qui est autorisé à le revendiquer ni dans quel but.
- Les élu-es des communes subissent des pressions. Si iels s'opposent au projet d'autoroute, iels risquent de voir les budgets pour d'autres projets sabrés.

Situation juridique

De l'expérience de l'ACPAT, la temporalité pour obtenir une réponse aux recours déposés dépend fortement du sens de la décision. Si celle-ci est favorable au projet d'aménagement, elle peut être rendue très vite, alors que si elle est en faveur des opposant-es, la décision peut prendre une éternité à arriver.

La crainte c'est que durant l'attente des décisions de justice, les travaux commencent ou continuent. L'ACPAT a peur de se retrouver dans une situation identique à celle du contournement de Strasbourg où le projet avait finalement été jugé illégal alors que celui-ci avait déjà été construit...

Il y a eu un premier recours (en annulation) contre la DUP qui n'a pas marché. Le tribunal avait admis qu'il y avait un problème dans les chiffres utilisés, mais qu'il n'était pas possible de prouver que c'était intentionnel. Il n'avait donc pas considéré que le projet était illégal.

L'ACPAT a également fait un recours en abrogation contre la DUP qui n'a pas encore été tranché.

Ce dernier a été formulé car la situation a évolué depuis que l'autoroute a été déclarée d'utilité publique. Par exemple, le Léman Express a été mis en circulation depuis 2019. Il était prévu que le train transporte maximum 800 personnes aux heures de pointe. Or, il en transporte déjà 2'500 aux mêmes heures.

Ainsi, les chiffres qui justifient la réalisation de l'autoroute et qui permettent d'estimer ses bénéfices sont largement faux.

Les partis d'opposition et les médias

Il n'y a quasiment pas de parti politique mobilisé contre l'A412. EELV avait toutefois co-signé un recours contre la déclaration d'utilité publique.

Dans la région, il y a deux journaux locaux importants : le dauphiné et le messager.

Au début, les deux étaient pro-autoroute.

Ces derniers temps, le messager a changé de position par rapport à l'autoroute et les articles ont changé de tonalité et donnaient de plus en plus la parole aux opposant-exs à l'A412.

Pour le dauphiné, la rédaction est désormais opposée à l'A412. Toutefois, elle n'est pas libre d'écrire ce qu'elle veut dans le journal à ce sujet étant donné que ce dernier est financé par le conseil départemental qui est largement en faveur de l'autoroute et qui exerce un "droit de relecture" sur les articles à paraître.

L'opposition institutionnelle suisse

La ville de Genève et la ville de Carouge sont opposées au projet. Elles ont notamment aidé lors des recours passés contre la DUP (déclaration d'utilité publique). Cela a créé un ressentiment diffus en France sur les suisses qui empêchent de développer les autoroutes en France alors que ça ne les concerne pas et que par ailleurs, ils ne se gênent pas de développer leurs autoroutes. Le sursaut de bon sens qu'a eu le peuple suisse en s'opposant au projet d'aménagement des autoroutes (cf. votations du 24 novembre 2024) coupe donc l'herbe sous le pied à ces arguments.

Les alternatives

L'ACPAT estime qu'il y a de réelles alternatives à la construction de cette autoroute. Actuellement, le Lemman Express est bondé. Quand on veut le prendre, il n'est pas sûr de pouvoir entrer dedans tellement il est plein.

Wauquier et Saddier (respectivement présidents de la région et du département) auraient dû commander davantage de rames ou des rames à étages afin d'augmenter la capacité de transport. Mais ils ne l'ont pas fait pour que la route ne se vide pas et afin de pouvoir continuer à justifier la construction de l'A412 comme un moyen de désengorger les routes départementales.

Résultat, c'est uniquement la Confédération suisse qui va payer les nouveaux trains Evian-Annemasse-Genève, pour une livraison entre 2030 et 2035.

Il y avait aussi le projet de faire un bus à haut niveau de service entre Thonon et Genève. Il était initialement prévu pour 2019 mais a été repoussé à 2040.

Bref, tout est fait pour que les alternatives potentielles à l'A412 soient repoussées à après la construction de cette dernière.

Avril 2025

soulevementsgeneve@riseup.net

soulevementsgeneve.noblogs.org