

## Engagement de l'État exigé pour une politique des transports : une vraie offre ferroviaire pour la vallée qui a été abandonnée.

**Report modal des camions sur l'Autoroute ferroviaire alpine** (cf complément d'information dans un article en annexe).

Michel Duby a expliqué que la mesure de **report modal vers l'autoroute ferroviaire alpine** n'avait pas été activée depuis 2012, contrairement à ce qui était annoncé par la mesure temporaire T2 de l'ancien PPA.

S'agit-il d'un manque de courage du Préfet, représentant légal de l'Etat qui se heurte aux lobbies du transport routier ?

**Dans le prolongement du CEVA (tram Cornavin Eaux Vives Annemasse), il faut augmenter le cadencement des trains dans la vallée**

L'avis des quatre communautés de communes soulignant la nécessité d'une mise à niveau de l'infrastructure ferroviaire reliant Annemasse à Saint Gervais est une bonne chose.

Nous pouvons cependant regretter l'absence d'investissement sur cette ligne depuis trente ans et nous interroger sur l'inefficacité des élus nationaux, des députés du département du même bord politique que nos gouvernants ou des élus régionaux qui ont laissé se dégrader le réseau.

L'arrivée du CEVA, cette ligne ferroviaire qui va joindre le cœur de Genève à Annemasse en décembre 2019 doit produire son effet sur la ligne de la vallée de l'Arve.

Il est nécessaire que l'État obtienne de l'opérateur SNCF la garantie de pouvoir **augmenter**, dès le prochain hiver, **la cadence sur l'axe Annemasse Le Fayet**. Le problème du goulot d'étranglement à la sortie de la Roche qui constitue le pont ferroviaire doit être traité à la fois par l'État et la Région qui s'est vue attribuer la compétence transport.

## Que peut-on faire sur le plan local pour le trafic des voitures, pour développer les transports en commun ?

Seule réponse locale retenue dans la délibération du 25 octobre : « Changer les comportements, proposer des alternatives à la voiture et massifier le covoiturage ... », comme si les habitants de la commune ne le pratiquaient pas depuis bien longtemps !

**Il s'agit une nouvelle fois de susciter des initiatives individuelles privilégiant toujours l'usage de la voiture particulière.**

**Trafic et transports : la Communauté de communes du pays du Mont Blanc en retard sur le plan des transports collectifs ?**

La communauté de communes du pays du Mont-Blanc a pris un retard considérable en termes de réflexion collective et de propositions d'actions par rapport aux autres communautés de communes concernées.

Contrairement à celles-ci qui se sont emparées de la compétence transports et ont mis en place de véritables politiques globales de la mobilité et des transports en commun, **rien ne bouge ici**, au pied du Mont Blanc.

Les maires de la communauté de communes ont refusé de se saisir de cette compétence : dommage !

La rivalité stérile entre le maire de Sallanches et celui de St Gervais au sein de la communauté de communes contribue largement à cet immobilisme.

De ce fait, **les transports en commun fonctionnels**, au service de la population, **sont inexistantes**.

**Absence d'un plan de déplacement des entreprises pour la mairie de Passy, mesure pourtant préconisée dans le premier PPA**

Toute société de plus de 50 employés devait réaliser un plan de déplacement pour ses employés. A ce titre, la mairie aurait dû montrer l'exemple car elle était concernée. Plus de deux cents employés embauchent quotidiennement dans les services communaux. L'usage de véhicules personnels pour se rendre au travail serait ainsi évité : moins de véhicules sur les routes, moins de pollution.

## Actions possibles sur le secteur industriel

La publication des résultats d'analyse des émissions de polluants des principales entreprises de la vallée serait un gage de transparence vis-à-vis de la population.

La réduction des émissions industrielles de particules et de HAP passe d'après le PPA par le renforcement de la surveillance des installations. Chiche ! Mais qui assurera ce suivi ?

La Direction Régionale de l'Environnement et de l'Aménagement et du logement ? A-t-elle les moyens de le faire ?

## SGL Carbon

L'usine SGL Carbon aurait sensiblement limité ses émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dont le Benzo(a)pyrène puisqu'elle ne serait plus d'après le cabinet d'analyse Atmo Auvergne-Rhône-Alpes le principal émetteur de ce polluant classé hautement cancérigène.

Les rejets de poussières émanant de SGL qui étaient de 11 tonnes en 2010 seraient de 7 tonnes en 2017 : un important progrès.

La prise en compte de ce problème de santé publique par SGL Carbon doit être soulignée.

**Au-delà du nouveau Plan de Protection de l'atmosphère : quel avenir pour l'usine d'incinération ?**

Dans le cadre du plan régional de prévention des déchets, il est affiché la volonté de réduire la production des déchets. Alors, allons plus loin ...

L'objectif de réduire 50 % des déchets incinérables contenu dans ce plan et de 65 % de taux de recyclables sur l'ensemble du territoire du SITOM d'ici 2025 est une perspective crédible, s'il y a une vraie volonté politique de la part des élus du SITOM. Cette possibilité doit amener à réfléchir à **une nouvelle orientation pour l'Usine d'Incinération de Chedde dont le rôle devra être revu puisque son utilité en tant que « four » ne serait plus prouvée**. Le «tout incinérable» est de plus en plus remis en cause.

La production de bio-méthane grâce à la prise en charge des boues des stations d'épuration et à la valorisation des biodéchets dans une unité de méthanisation pourrait permettre, par exemple, d'alimenter dans un premier temps des bus roulant au gaz comme cela se fait dans d'autres communautés de communes ou de chauffer certains quartiers ou bâtiments de Chedde.

Cette nouvelle orientation doit être réfléchiée.

**Enquête publique du 10 décembre au 14 janvier 2019 : une expression du citoyen indispensable**

Le projet de révision du Plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve a été soumis à une enquête publique du lundi 10 décembre au lundi 14 janvier 2019.

## Pilotage et gouvernance du PPA2 / refus d'engagement du maire par rapport au suivi et à l'évaluation du PPA : quel dommage !

La délibération du 25 octobre exprime le refus, d'après le maire, de « la création d'une commission locale de l'air ... qui générerait des frais de fonctionnement et des réunions supplémentaires contre-productives ».

Michel Duby s'est étonné de la démission des élus qui doivent s'engager véritablement dans le dispositif de suivi et d'évaluation des progrès. Il a rappelé qu'en tant que participant associatif à la rédaction des deux PPA, il a pris en charge la totalité de ses frais de déplacement en préfecture ce qui n'a entraîné aucun coût supplémentaire pour la population.

Ce refus d'engagement face aux intérêts de santé publique est étonnant. Pourtant, la qualité première d'un maire, d'un élu devrait être le sens et la défense de l'intérêt général de la population. Les problèmes de santé publique en font partie.

## Autoroute Ferroviaire Alpine Aiton Orbassano

Dans le précédent journal de l'ACP, nous avions repris les arguments exposés par un universitaire Daniel Ibanez sur le transfert possible du transport international sur le rail. Voici quelques éléments complémentaires.

L'autoroute ferroviaire Aiton/Orbassano est actuellement exploitée à 20 % de ses capacités. L'Etat doit s'engager sur la voie d'un report modal effectif de la route vers le rail en matière du transport international de marchandises. Le nombre de camions internationaux qui traversent la commune de Passy pourrait considérablement diminuer.

En 2003, en phase expérimentale, les navettes ferroviaires de l'Autoroute Ferroviaire Alpine affichaient 30 000 camions. RFF (aujourd'hui SNCF réseau) annonçait des capacités de 300 000 poids lourds par an en phase d'exploitation normale. D'après le directeur de la plate-forme d'Aiton en Maurienne, 150 000 à 300 000 camions des transports internationaux (soit 25% à 50% du trafic poids-lourds du tunnel du Mont Blanc) pourraient être orientés très rapidement sur cette autoroute pour être emmenés jusqu'à Orbassano en Italie, déchargeant d'autant la vallée de l'Arve.

Daniel Ibanez, conférencier qui est intervenu à Passy affirme qu'avec quelques aménagements supplémentaires, 800 000 camions pourraient utiliser l'autoroute ferroviaire alpine à partir de zones de chargement à Ambérieu, Portes les Valences et St Quentin Fallavier.

*Propositions à suivre...*