



Observations du collectif citoyen “Alternatives Territoriales du Pays de Gex” relatives au PCAET

1 Commentaires généraux

Compte tenu des enjeux importants de ce Plan Climat Air Energie Territorial, il est extrêmement regrettable que la consultation de la population se soit limitée à une période d'un mois qui se situe dans une période déjà chargée pour les citoyens :

- Le SCoT vient à peine d'être adopté
- Le PLUiH n'est pas encore adopté et les réponses aux différentes contributions faites par les citoyens ne sont pas encore vérifiables (la version finale du PLUiH n'est pas accessible)
- La campagne des élections municipales 2020 est en cours

Ces sujets représentent une grande importance pour les citoyens: Le fait que tout soit mené en parallèle et dans l'urgence ne permet pas un examen du texte en profondeur, ce qui est extrêmement regrettable: C'est une très bonne façon pour que les citoyens ne s'approprient pas ces sujets qui les concernent pourtant au plus haut point.

2 Commentaires sur l' "Evaluation environnementale du projet de PCAET"

Il est noté que “les PCAET sont concernés par l'évaluation environnementale”, cependant nous notons l'**absence d'avis de la MRAe**. Ce qui est vraiment regrettable et vient questionner la robustesse du document. On peut aisément imaginer que l'absence de réponse provient d'une surcharge importante de travail demandé à cette instance dans un temps très court. L'absence de réponse devrait alerter les élus de la communauté d'agglomération.

Avec “un objectif [fixé] de 10% de la chaleur issue du bois énergie distribuée par réseaux à l'horizon 2026, puis 30% en 2030 et 40% en 2050” n'y a-t-il pas une problématique liée à la pollution de l'air? Celle-ci ne semble pas correctement adressée.

L'objectif fixé de la “totalité de la chaleur fatale récupérée” semble irréaliste et ne se rapporte qu'à une petite fraction de la chaleur fatale liée aux activités du CERN proches de la commune de Ferney-Voltaire: Il aurait été préférable de noter “une partie de la chaleur fatale récupérée”.

L'objectif de “prise en compte des risques naturels accrus dans les documents d'urbanisme” semble aussi peu réaliste: Le centre commercial OPEN est un bon exemple de contradiction. Une **zone humide** telle que celle qui serait détruite par le projet OPEN joue un rôle important de protection des populations situées en aval lors des fortes pluies (les scientifiques prédisent des épisodes de type cévenol plus fréquent et plus intenses avec le réchauffement climatique).

Comme il est mentionné dans le document, p31, la communauté d'agglomération exerce les compétences de “Protection et mise en valeur de l'environnement”. Ceci questionne l'engagement réel de la communauté d'agglomération dans un tel sujet: Pourquoi rien n'est fait pour protéger cette zone?

Il est de plus rappelé p37 l'importance des zones humides et leur protection par la convention de Ramsar: Pourquoi ne pas travailler à la création de sites Ramsar sur notre territoire?

L'objectif de "**réduire l'artificialisation des sols, pour tendre vers "Zero artificialisation nette en 2050"**" semble également complètement irréaliste à la lecture du projet de PLUiH tel qu'il était présenté à l'enquête publique.

L'objectif de "**Soutenir les pratiques agricoles favorisant le stockage carbone**" est louable mais reste vague : Des objectifs ont-ils été fixés? Une procédure a-t-elle été établie?

Concernant l'objectif de "développer l'usage de matériaux biosourcés", nous nous étonnons de la méthode choisie pour la soutenir. Soutenir l'utilisation de ces matériaux par des "messages de sensibilisation" semble peu ambitieux.

Nous suggérons d'ajouter à l'objectif de "soutenir les plus fragiles face au changement climatique" l'élaboration d'une stratégie de "**verdissement**" des **centre-villes** afin de limiter la température lors des effets de type "canicule" qui sont appelés à se faire plus intenses et plus nombreux.

Concernant la **pollution de l'air**, nous nous étonnons de l'absence d'étude détaillée: Les chiffres fournis sont basés sur une seule année (2015), ce qui ne semble pas suffisamment solide du point de vue statistique. Aucune justification n'est apportée sur le choix de l'année 2005 comme référence. Les cartes fournies sont quant à elles basées sur l'année 2016, pourquoi ne pas prendre la même année?

L'absence de station de mesure de la pollution de l'air dans le Pays de Gex questionne sur la précision des mesures et sur la possibilité de leur vérification: Le public ne dispose d'aucune donnée et n'est donc pas en mesure de vérifier les informations fournies.

Une étude plus approfondie sur la qualité de l'air serait nécessaire.

Les baisses annuelle prévues pour les NOx semblent irréalistes compte tenu de l'accroissement des embouteillages, l'absence de plan précis et détaillé de développement de transports en commun et de la mobilité douce et compte tenu de l'augmentation de la population attendue. Les chiffres donnés semblent spéculatifs : aucune étude détaillée n'est donnée en référence.

Par exemple le graphique de la p61 montre une part quasi-stagnante du transport routier entre 2015 et 2050 qui ne paraît pas cohérent avec les choix fait à l'heure actuelle en matière de déplacement dans le territoire (prédominance du tout voiture).

La combustion de bois en foyer ouvert est pointée du doigt comme émettrice de particules fines: Le choix du bois énergie doit s'accompagner de mesures strictes afin de limiter cette pollution.

Les chiffres donnés pour les différences d'émission de PM entre foyers ouverts et foyers fermés ne semblent pas correctes: L'ADEME (2013) donne un facteur de 10 à 30 maximum entre émission de particules fines pour les foyers ouverts et fermés, contre les 100 présentés en p68.

Le document cite le Plan Climat Energie Territorial du Département (PCET), adopté en 2013 et visant une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% en 2020 par rapport à 1990: Il aurait été bon de préciser où nous en sommes de ces objectifs, ayant atteint l'échéance. Prédire un accord entre PCAET et PCET à l'horizon 2050 si les prédictions pour 2020 sont déjà fausses paraît irréaliste.

La section 3.3.2 nous explique que le Pays de Gex n'est concerné par aucun Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) ce qui regrettable : Pourquoi rien n'est fait pour acter une protection plus importante de nos zones humides ? Ne serait-il pas une bonne chose de travailler à la création de SAGE dans le Pays de Gex?

Le **transport routier** est encoé une fois pointé comme étant le 2ème secteur émetteur de GES dans le Pays de Gex, ceci devrait impliquer le gel de toute nouvelle infrastructure routière au profit d'infrastructures de mobilité douce et de transport en commun.

Il serait bon d'avoir un répertoire exhaustif de **zones humides**: La section 2.2.1.1 relative à la qualité des eaux mentionne de façon peu précise "De nombreuses zones humides", p31. La synthèse de la p33 concernant la qualité des eaux est surprenante: Elle mentionne comme "force" un "Bon état écologique de la majorité des cours d'eaux" alors que 3/11 sont mentionnés comme étant en mauvais état.

Concernant les sites pollués (section 2,2,2,2), les anciennes décharges ne sont pas mentionnées, il conviendrait de les ajouter dans le décompte des sites pollués.

Les chiffres donnés p35 relatifs à l'utilisation de la **ressource en eau** sont édifiants: en 10 ans, le niveau de la nappe phréatique de Pré Bataillard a diminué de 25% !!! Les chiffres donnés en m³ sont incohérents avec le texte (baisse des chiffres alors que le texte mentionne une augmentation de la consommation d'eau).

Concernant les **forêts** nous nous étonnons de ne pas voir mentionner les effets du réchauffement climatique: En effet nous avons pu nous rendre compte de son effet dramatique sur la population d'épicéas au cours de l'été 2019 (effet combiné au bostryche typographe).

L'aléa des incendies de forêts est mentionné p42, cependant, aucune projection n'est faite dans l'avenir avec un risque accru du au réchauffement climatique.

Les ressources agricoles mentionnées, en particulier la rareté des vergers et cultures maraîchères, devraient aussi appeler à une réaction forte et conduire à des actions.

Concernant l'émission de GES, l'**impact du CERN** est mentionné et est assez impressionnant. Le scénario défini par Pays de Gex aggro permettrait d'atteindre une réduction des consommations d'énergie de 52% à l'horizon 2050: mais il n'est pas mentionné si le CERN est inclus ou non (p66). Une **sobriété énergétique** doit aussi être demandée au CERN: Il paraît assez injuste de demander à une seule partie de la population de faire des efforts.

Il est surprenant de ne pas constater de prévision de **neutralité carbone en 2050** sur la courbe p69: Le projet de loi Energie-climat, a été adopté vendredi 28 juin 2019 en séance publique à l'Assemblée nationale et inscrit dans la loi "l'urgence écologique et la crise climatique", ainsi que l'objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

La proposition de "**produire et consommer localement**", p71, entre en contradiction avec les choix actuels de création de méga centres commerciaux à Saint-Genis et Ferney. Cette contradiction est aussi appuyée par l'axe 2, p72: "Des déchets en moindre quantité, et synonymes de ressources" et "Une économie locale, par et pour les habitants": Les futurs centres commerciaux vendront une quantité non négligeables de produits fabriqués à l'autre bout du monde et suremballés, ce qui est en totale contradiction avec les buts recherchés par le PCAET.

L'axe 3 met en avant la **mobilisation citoyenne**: Les belles phrases énoncées sonnent creux au regard du manque de concertation et du manque de prise en compte de l'avis du public sur les différents sujets traités récemment (PLUiH, SCoT, RLPi, PCAET).

Nous appuyons la volonté de privilégier la conversion de zones urbaines ou routières pour le développement des pistes cyclables (p77): C'est en effet une nécessité si l'on veut disposer d'un maillage cyclable de qualité sur notre territoire.

Pour finir, les cartes fournies p30, p32, p36, p40, p42, p45, p46, p90 ne sont pas d'une qualité suffisantes pour permettre leur lecture.

3 Commentaires sur les "Fiches Actions PCAET"

- **Action 1&2 C 1 : "Optimiser le PLUiH en intégrant une OAP énergie et une OAP environnement"**

Il est très bien d'intégrer ces OAP et en particulier l'OAP Environnement où l'on note avec intérêt la "préservation des corridors écologiques, des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau et les zones à risque inondation" mais nous demandons à ce que cela soit suivi d'actes précis et fermes. On ne peut pas dire ce genre de choses et laisser faire des projets destructeurs (comme OPEN pour n'en citer qu'un) sans cohérence.

Le suivi de cette action semble bien léger: "Nb de mesures prises" ne mentionnant pas même la qualité des mesures... Il serait peut être bien de quantifier la surface de toutes les zones à préserver et d'effectivement vérifier que celle-ci n'est pas réduite au cours du temps.

- **Action 1 P 3 “Etudier la création d’un fonds métropolitain de soutien à la rénovation énergétique”**

L’objectif de cet action semble différer du titre : “étudier la pertinence et la faisabilité de créer un fond de soutien à la rénovation énergétique”. Il ne s’agit pas de créer mais d’étudier la pertinence et la faisabilité, donc de réfléchir à comment faire et non de faire : L’urgence écologique impose pourtant de prendre des mesures fortes et rapides.

- **Action 1 C 4 “Projets opérationnels d’amélioration de l’efficacité énergétique des équipements communautaires à vocation économique et culturelle”**

Les objectifs de cette action parlent d’une phase 1 en 2019 : Nous sommes en 2020...

La diminution de l’éclairage est une nécessité réduire les besoins énergétiques mais aussi pour réduire la pollution lumineuse. Il serait bon de mentionner par exemple l’étude réalisée récemment en partenariat entre l’institut Terre-Nature-Environnement de la Haute école du paysage, d’ingénierie et d’architecture (HEPIA) et l’institut des Sciences de l’Environnement de l’Université de Genève (UNIGE) et montrant les impacts de la pollution lumineuse sur le territoire ([Voir ici](#)), très utile pour mettre en valeur les enjeux liés à la pollution lumineuse et souligner l’importance et la nécessité d’une réglementation plus restrictive en matière d’éclairages.

Le suivi de cette action nous paraît léger: Il s’agit d’un simple comptage d’opérations d’amélioration de l’efficacité énergétique, sans quantification qualitative, sans mesurer l’impact réel de ces opérations.

Il est étonnant de voir que dans la partie “Moyens et coûts estimés” la partie “Plans lumières ?” fait appel à l’interrogation: Sommes nous encore dans l’incertitude?

- **Action 1 C 10 “Réaliser un PDU”**

Les objectifs restent flous: En particulier, il serait important de préciser que les aménagements cyclables nécessaires pour mailler le territoire doivent être sécurisés et continus.

La partie “favoriser les mobilités alternatives par rapport aux transports individuels motorisés” ne mentionne que le développement de l’autopartage et du covoiturage: Est-ce révélateur du manque de considération des modes doux et des transports en commun dans notre territoire? Ceux là sont pourtant les modes alternatifs les plus efficaces pour réduire notre empreinte carbone et sont à mettre en avant en priorité.

Plusieurs projets d’aménagements cyclables sont mentionnés: ceux qui sont actuellement actés ne représentent que 17.5km et qu’ils sont concentrés sur la partie Nord du territoire.

On tient à souligner le besoin d’itinéraires qualitatifs: La partie terminée de la véloroute Gex-Ferney montre des défauts, avec un revêtement salissant par endroit (forêt) et une évacuation d’eaux de pluie défectueuse, ce qui n’est pas convenable pour une utilisation quotidienne de type “velotaf”.

D’autres projets sont vaguement mentionnés sans précision (sans date, sans distance), ce qui est un bon moyen pour que rien ne soit fait.

Nous avons un grand besoin de liaisons cyclables sécurisées et utilisables pour les déplacements quotidiens. Les propositions faites sont dramatiquement insuffisantes pour créer une véritable alternative au tout voiture: Des liaisons intercommunales sont par exemple aussi nécessaires.

Un véritable plan vélo devrait être mis en oeuvre dans le Pays de Gex: Il ne s’agit plus de saupoudrer de pistes cyclables par ci par là sans réelle conviction. Des exemples de réseaux cyclables existent à l’étranger et même en France, pourquoi ne pas s’en inspirer ici? Notre territoire a besoin d’ambition.

Les objectifs ne sont pas chiffrés (en nombre de km de piste cyclable sécurisée par habitant et par an par exemple).

La partie “transport en commun” ne mentionne que les BHNS Gex/Ferney et Saint-Genis/CERN. Une réelle réflexion devrait être menée pour rétablir la ligne de chemin de fer du Pays de Gex. En effet, le rail présente des avantages importants, des arguments pour la réhabilitation de cette ligne et la création d’une liaison avec le réseau Suisse peuvent être avancés:

- Un bus TER existe pour faire Divonne-Bellegarde via Gex/Ferney : s’il a été créé, c’est qu’il y avait un besoin
- Le train permet un transport rapide en évitant les ruptures de charge et avec peu d’arrêts dans les gares
- Une telle liaison placerait Gex à seulement 20 min de Cornavin

- La voie est toujours affectée légalement au transport publique par rail: Pas besoin de déclaration d'utilité publique, pas besoin d'expropriation.
→ Même argumentaire que pour le CEVA (utilisant l'itinéraire de 1912): La voie est déjà là donc économie énorme de temps et d'argent
- Peut profiter de la présence de la galerie hydraulique de Chouilly (eaux usées) et des études géologiques conduites pour le perçage du tunnel
- Permet de renvoyer/rabattre des trains sur Lyon car Cornavin est déjà saturée

Le suivi de cette action se limite encore une fois à des éléments quantitatifs sans mentionner d'objectifs précis. On pourra par exemple noter qu'un nombre important de km de pistes cyclables n'est pas synonyme de qualité: La piste cyclable entre Gex et Grilly montre un exemple de piste qui n'est pas acceptable du point de vue qualitatif avec une largeur insuffisante ne permettant pas le croisement ou le dépassement des cyclistes en sécurité et créant des conflits avec les piétons. Le revêtement (terre) y est salissant, ce qui rend la piste cyclable inutilisable pour un usage quotidien du typer "velotaf".

L'installation de bornes de comptage des cyclistes sur les itinéraires principaux serait une bonne chose et permettrait de suivre avec précision l'évolution de la pratique du vélo.

Dans la partie "résultat", il est noté "Nombre d'habitants utilisant les services vélos" sans que les "services vélos" ne soient définis, il serait bon de préciser.

- **Action 1 C 11 "Accompagner la mise en oeuvre du Plan de Mobilité du Technoparc de Sain-Genis-Pouilly"**

Il est surprenant de voir que la communauté d'agglomération a investi de l'argent récemment (des travaux ont été démarrés dans le Technoparc il y a un peu plus d'un an) sans que cela ne soit terminé et aucune liaison cyclable n'a été prévue.

Le "développement des pistes "modes doux" " est indiqué, ce qui est une bonne chose et nous espérons voir l'apparition de pistes cyclables sécurisées prochainement. Les liaisons cyclables entre le Technoparc et Saint-Genis et entre le Technoparc et le chemin longeant la voie rapide ne sont pas convenables actuellement et doivent être traitées correctement. Il ne s'agit pas simplement de créer des pistes cyclables à l'intérieur du Technoparc, mais aussi de le connecter correctement au reste du réseau cyclable.

Les "équipements pour vélos" sont mentionnés mais non définis: de quoi s'agit-il? S'il s'agit de parkings, nous signalons la nécessité de créer des parkings qualitatifs : sécurisés et couverts. Les pincettes sont à bannir, le cadre doit pouvoir être fixé de façon sécurisée.

Un véritable système vélo doit être déployé. On peut notamment citer pour référence le rapport du forum d'agglomération du Grand Genève contenant 5 propositions pour inscrire le vélo et la marche comme modes de transport alternatifs dans le Grand Genève: https://grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/forum-agglomeration/rapport_forum-mobilite_douce_nov2019.pdf

- **Action 2 C 18 "Evaluer les impacts du changement climatique et de la pollution de l'air sur les écosystèmes"**

Il serait bon de disposer d'outils tels que des stations de mesure de la qualité de l'air, de telle sorte que la population puisse suivre l'évolution des différents polluants au cours du temps.

- **Action 2 C 19 " Mettre en oeuvre le plan de gestion de la ressource en eau (PGRE)"**

La protection des zones humides ne fait étrangement pas partie des objectifs. La surface de zones humides préservées fait pourtant partie des résultats attendu.

- **Action 2 C 21 "Elaborer et mettre en oeuvre un Schéma pour une agriculture répondant aux besoins du territoire"**

Parmi les objectifs, il serait important de viser une alimentation moins carnée. La nécessité de stopper le remembrement devrait aussi y être inscrite. Pourquoi ne pas proposer des aides au développement du maraichage?

- **Action 2 C 22 "Développer et généraliser les menus locaux et/ou bio dans les crèches et cantines, développer les potagers dans les crèches"**

L'éducation à une alimentation moins carnée est d'une grande importance et devrait être ajoutée.

Encore une fois l'aide à l'installation de maraichers bio permettrait d'augmenter cette pratique et permettrait d'alimenter les cantines en produits bio et locaux.

Le suivi proposé pour cette action nous semble léger et sans ambition: Aucun objectif précis n'est fixé sur la part de bio et de local dans l'alimentation des cantines par exemple.

- **Action 2 C 25 "Des déchets en moindre quantité et synonymes de ressources"**

Pourquoi ne pas interdire les contenants alimentaires à usage unique? Notre territoire doit être ambitieux.

Nous devons tout faire pour favoriser le zéro-déchet et pour cela l'éducation est importante, il est nécessaire de modifier nos comportements consommateurs: Un travail important est à réaliser auprès des producteurs et commerçants ainsi qu'avec les consommateurs afin de réduire de façon importante notre production de déchets à la source.

Le suivi de cette action mentionne la "mise en oeuvre des nouveaux circuits de collecte": Vouloir réduire la production de déchets en installant de nouveaux circuits de collecte semble contradictoire.

- **Action 4 C 30 "Réaliser un Plan de Mobilité pour Pays de Gex agglo, mutualisé avec d'autres services publics"**

Il conviendrait d'interdire les voitures de fonction lorsqu'elles ne sont pas strictement nécessaires (utilisation pour des trajets domicile-travail par exemple) et de favoriser la mobilité douce (aide à l'achat de vélos) et les transports en commun.

- **Action 4 C 31 "Développer le mix énergétique pour les parcs de véhicules de la collectivité et des prestataires et délégataires"**

Le parc de véhicules communautaires est détaillé: aucun vélo n'en fait partie?

Il convient d'être prudent sur le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules équivalents électriques: L'impact écologique d'une voiture électrique n'est pas nul, les émissions de polluants de sont pas non plus nulles (émissions de particules fines et ultra fines provenant de l'usure des frein et de l'usure des pneumatiques). Il serait bon de questionner systématiquement la possibilité de remplacer une voiture ou fourgonnette thermique par un vélo ou un vélo cargo. Dans leur version à assistance électrique ces derniers peuvent constituer une excellente alternative.

Il est fait mention d' "incitations aux mobilités alternatives" mais une éventuelle prime à l'achat de vélos n'est pas mentionnée.
