

## IV - L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL

### 1 OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

RÉFÉRENCES	DONNÉES STRATÉGIQUES
<p><b>CODE DE L'ENVIRONNEMENT</b> article L321-8, L515-1, L515-2, L515-3, L515-4, L515-5, L515-6, L516-1 (loi n°93-3 du 4/01/93, les décrets 94-484, 94-485, 94-486,94-603)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>EXPLOITATION DE CARRIÈRES</b> soumises à autorisation aux titres des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)</li> <li>- <b>EXTRACTION DE MATÉRIAUX</b> limitées ou interdites « lorsqu'elles risquent de compromettre, directement ou indirectement, l'intégrité des plages [...], falaises, marais, vasières, zones d'herbiers, frayères, [...] »</li> <li>- <b>RÉALISATION D'UN SCHEMA</b> départemental des carrières qui définit leurs conditions générales d'implantation dans le département.</li> <li>- <b>OBLIGATION DE CONSTITUTION D'UNE GARANTIE FINANCIÈRE</b> notamment pour assurer la remise en état.</li> </ul>
<p><b>SCHEMA DÉPARTEMENTAL DES CARRIÈRES DE HAUTE SAVOIE</b> (septembre 2004)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>FAVORISER L'UTILISATION ÉCONOME DES MATIÈRES PREMIÈRES</b> : favoriser le recyclage des matériaux en place sur les chantiers et des déblais de démolition ; réduction des extractions de matériaux alluvionnaires. Objectif de maximum 50% de la production totale de matériaux ; les matériaux issus des opérations de dragage doivent être prioritairement utilisés pour la rivière elle-même, etc.</li> <li>- <b>INTÉGRATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX</b> : création de 3 classes d'espaces ; et protéger les cours d'eau et les ressources en eau souterraine : nombreuses mesures concernant le dragage en lit mineur, l'exploitation en lit majeur, les conditions d'exploitation des alluvions et dans les périmètres de protection éloignés de captage d'eau pour l'AEP. <b>CLASSE I</b> : interdiction réglementaire directe ou indirecte (lit mineur et espace de mobilité, périmètres immédiats et rapprochés des captages AEP, Forêts de protection, APPB, Réserves naturelles, sites classés, Réserve nationale de chasse). <b>CLASSE II</b> : Espaces à enjeux majeurs (périmètres éloignés des captages AEP, ZNIEFF I, ZICO, zones RAMSAR, Natura 2000, zones humides, faune, flore et écosystèmes remarquables, Paysages exceptionnels, ZPPAUP, périmètres monuments historiques, sites géologiques d'intérêt majeur, nappes d'eaux souterraines à préserver prioritairement et massifs karstiques, AOC et IGP. <b>CLASSE III</b> : Espaces à sensibilité reconnue (ZNIEFF II, paysages remarquables, sites inscrits, sites archéologiques, zones inondables, vallées où l'état physique des milieux aquatiques est dégradé, nappes d'eaux souterraines à valeur patrimoniale, réserves de chasses).</li> <li>- <b>RAISONNER LE TRANSPORT DES MATÉRIAUX</b> : encourager le principe de proximité entre lieu de production et lieu de consommation ; privilégier le transport en site propre (voie ferrée, voie d'eau).</li> <li>- <b>DIMINUER LES NUISANCES</b> : bruit, vibrations, projections, poussières ; paysage et patrimoine culturel : décapage et défrichage au fur et à mesure des besoins d'exploitation, fouilles de reconnaissances archéologiques, modalités d'exploitations adaptées aux potentialités de remise en état, protection du patrimoine bâti, création d'écrans boisés.</li> <li>- <b>AMÉLIORER LA RÉHABILITATION ET LE DEVENIR DES SITES</b> : privilégier une remise en état qui offre les meilleures garanties de gestion après remise en état ; remise en état au fur et à mesure de la progression de l'exploitation, ou par phases successives ; redonner une utilisation au sol après l'exploitation ; conditions restrictives de réaménagements des carrières en plan d'eau ; procédure strict de remise en état pour l'exploitation agricole ; maîtrise des pollutions de nappe.</li> <li>- <b>NE REEMPLIR QU'AVEC DES MATÉRIAUX INERTES.</b></li> </ul>

**TABLEAU 68 - RÉFÉRENCES ET DONNÉES STRATÉGIQUES CONCERNANT LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX DE L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL DE LA CCFG**

NB : textes en vigueur à la date d'arrêt du SCOT (septembre 2010)

## IV - L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL

## 2 ÉTAT INITIAL

## LES RESSOURCES EXPLOITEES

La production départementale en matériaux était de 5 millions de tonnes de granulats fournis par 47 carrières en 2005. 75% des besoins du BTP répondent à la commande publique. La zone d'activité BTP de Bonneville (moyenne et haute vallée de l'Arve) regroupe 24% de la population départementale, produit 27% des granulats et en consomme 25%. Le schéma départemental montre un bilan équilibré sur ce secteur (source 1996).

Sur la CCFG, la carrière d'éboulis calcaires sur la commune du Petit-Bornand était l'unique carrière en exploitation jusqu'en 2008, date de sa fermeture. La carrière la plus proche est celle de La Thuile à Saint Jean de Sixt (en cours d'extension).

En Haute-Savoie, la production de granulats issus du recyclage était de 7% en 2006 (source UNICEM) avec 351 000 tonnes pour 5 193 KT. Les études menées conjointement par l'UNICEM et la DRIRE montrent qu'un objectif maximum de 15% peut être atteint en zone urbaine dense. Ce chiffre semble atteint en Haute-Savoie (source DRIRE). Notons que le schéma départemental signale que la production de granulats issus du recyclage était de 190 000 t (en 1999) sur le département, avec la moitié en provenance de Suisse, traités sur la région puis réexpédiés en Suisse.

## BILAN PRODUCTION / BESOINS

Le ratio de consommation de matériaux retenu par le schéma est de 7,8 t/habitant. En appliquant ce ratio à la population actuelle de la CCFG (24 572 hab en 2007), le besoin serait d'environ 190 000 t/an. En estimant une population maximale à environ 33 000 habitants à 15 ans (sur la base du taux de croissance max estimé à l'horizon du SCOT), les besoins seraient à

cette échéance d'environ 257 000 t/an. A cette date, la proportion des matériaux issus du recyclage du BTP pourrait techniquement atteindre 30 000 à 40.000 tonnes (Figure 131, page 236).

## SURFACE EXPLOITABLES

Le territoire de la CCFG est entièrement soumis à des contraintes départementales vis-à-vis de l'exploitation de carrière :

- **INTERDICTION RÉGLEMENTAIRE DIRECTE** (localisés en grande partie sur les lits mineurs, les espaces de mobilités, les captages d'eau destinée à la consommation humaine) ;
- **ESPACES À ENJEUX MAJEURS** principalement sur le fond de la vallée de l'Arve (périmètre de protection élargie) ;
- **ESPACES À SENSIBILITÉ RECONNUE** sur le reste du territoire (couverts majoritairement par les sites Natura 2000, les ZNIEFF de type II, paysages remarquables des Aravis, Sites inscrits des Glières, de Lessy).

Pour la *classe II*, l'étude d'impact doit démontrer que le projet n'obère en rien l'intérêt patrimonial du site. Pour la *classe III*, les autorisations de carrières devront être accompagnées de prescriptions particulières adaptées au niveau d'intérêt et de fragilité du site.

Le territoire de la CCFG n'offre pas de réelles potentialités d'ouvertures de grands sites d'extraction.

Il est à noter la présence sur la commune de Marignier de la société des Carrières des Vallées. Cette société occupe un site de 5,5 ha. Entre le début des années 70 et le début des années 80, le site a connu une activité d'extraction de matériaux prélevés dans le lit de l'Arve.

## IV - L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL

### 2 ÉTAT INITIAL

Depuis 1982, l'activité d'extraction est arrêtée : elle a été remplacée par une activité de traitement de matériaux en provenance d'une carrière à roche massive située sur la commune de Saint-Jeoire. Le site produit des granulats entrants dans la composition de produits hydrocarburés destinés à la fabrication de revêtements routiers. La totalité de la quantité de granulats produite annuellement (entre 150 000 et 250 000 t/an) est valorisée sur des chantiers routiers situés dans un rayon n'excédant pas 25 km autour du site de production.

#### TRANSPORT

A l'échelle départementale, la route représente de loin le mode de transport dominant avec 92% de la production.

Ce rayonnement est le plus souvent limité à environ 30 km (distance moyenne 18 km), mais le manque de matériaux en Haute-Savoie pose la question de l'accroissement de ces distances. La plus grande marge de progression semble se situer au niveau du transport ferroviaire, ou de l'ouverture de sites de proximité.

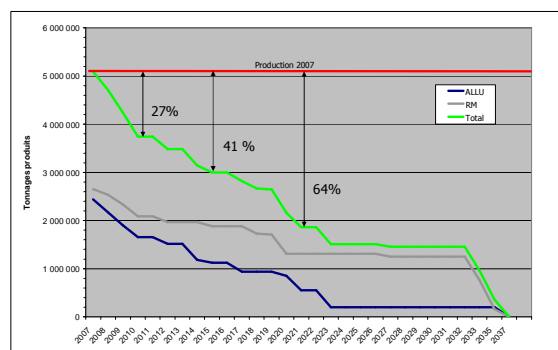


FIGURE 131 - ÉVOLUTION DES PRODUCTIONS AUTORISÉES EN HAUTE-SAVOIE

### 3 ATOUTS, FAIBLESSES ET ENJEUX DU TERRITOIRE

#### ATOUT

Bilan équilibrée à l'échelle de la moyenne et haute vallée de l'Arve.

#### FAIBLESSES

- DÉFICIT départemental ;
- PAS DE PRODUCTION à l'échelle de la CCFG ;
- TRANSPORT ROUTIER majoritaire ;
- ABSENCE DE FILIÈRE STRUCTURÉE pour le recyclage des matériaux de démolition à l'échelle de la vallée.

#### L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL : ENJEUX DU TERRITOIRE

Le DÉVELOPPEMENT du TRI et de la VALORISATION locale des matériaux recyclables (déchets inertes).

#### CONCLUSION

## V - LA QUALITÉ DE L'AIR

### 1 OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

RÉFÉRENCES	DONNÉES STRATÉGIQUES
<b>LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE</b> n° 96-1236 du 30/12/96	La loi développe des objectifs de <b>SURVEILLANCE ET D'INFORMATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR</b> , de prévention et d'adoption de mesures d'urgence en cas de pollution élevée.
<b>PLAN RÉGIONAL POUR LA QUALITÉ DE L'AIR (PROA)</b> adopté le 01 février 2001	Il définit les grandes orientations en matière de <b>LUTTE CONTRE LA POLLUTION</b> atmosphérique.
<b>DIRECTIVES 1999/30/CE</b> du 20/04/99 et <b>2000/69/CE</b> du 16/11/00	Les directives fixent les <b>VALEURS LIMITES</b> du dioxyde d'azote, des particules fines, des particules en suspension, du plomb, du dioxyde de soufre, de l'ozone, du monoxyde de carbone et du benzène.
<b>DÉCRET N° 2002-213</b> de la 15/02/02 portant transposition des directives 1999/30/CE du 20/04/99 et 2000/69/CE du 16/11/00	Le décret fixe les <b>VALEURS LIMITES</b> du dioxyde d'azote, des particules fines, des particules en suspension, du plomb, du dioxyde de soufre, de l'ozone, du monoxyde de carbone et du benzène.
<b>DIRECTIVE 2002/3/CE</b> du 12/02/02 relative à l'ozone dans l'air ambiant	La directive définit les orientations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>PRÉVOIT QUE DES MESURES S'EFFECTUENT EN CONTINU</b> dans les zones à forte concentration en ozone.</li> <li>- <b>FIXE LES VALEURS CIBLES</b> pour les concentrations d'ozone dans l'air ambiant en 2010, ainsi que les objectifs à long terme.</li> <li>- <b>FIXE LES SEUILS D'ALERTE ET D'INFORMATION</b>, ainsi que les informations à diffuser en cas de dépassement de ces seuils.</li> </ul>
<b>DÉCRET N° 2003-1085</b> du 12/11/03 portant transposition de la directive 2002/3/CE du 12/02/02	Ce texte traite en particulier des <b>SEUILS DE RECOMMANDATION, d'INFORMATION et d'ALERTE</b> pour l'ozone.
<b>PROTOCOLE DE KYOTO</b> ratifié par l'Europe le 31/05/02	Le protocole a entériné le principe de la <b>RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE</b> dans le monde.
<b>DIRECTIVE 2003/87/CE</b> du 13/10/03	La directive établit un système d' <b>ÉCHANGES DE QUOTAS</b> d'émissions de gaz à effet de serre.
<b>LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE</b> n° 96-1236 du 30/12/96	La loi développe des objectifs de <b>SURVEILLANCE ET D'INFORMATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR</b> , de prévention et d'adoption de mesures d'urgence en cas de pollution élevée.
<b>PLAN CLIMAT</b> de juillet 2004	Le Plan Climat présente huit orientations fortes qui concernent : <ul style="list-style-type: none"> <li>- une <b>CAMPAGNE NATIONALE</b> sur le changement climatique et adaptation</li> <li>- les <b>TRANSPORTS DURABLES</b></li> <li>- le <b>bâtiment et l'ÉCOHABITAT</b></li> <li>- l'<b>INDUSTRIE</b></li> <li>- l'<b>ÉNERGIE</b></li> <li>- les <b>DÉCHETS</b></li> <li>- l'<b>AGRICULTURE DURABLE</b> et les forêts</li> <li>- la <b>CLIMATISATION DURABLE</b></li> <li>- les <b>PLANS CLIMAT TERRITORIAUX</b> et l'État exemplaire</li> <li>- la <b>RECHERCHE</b></li> </ul> Au travers de ce plan Climat, la France vise à <b>LIMITER SES ÉMISSIONS</b> de gaz à effet de serre, à raison de 3% par an en moyenne.
<b>PLAN NATIONAL SANTÉ ENVIRONNEMENT</b> 2004/2008	Il comporte quarante-cinq actions, dont douze ont été identifiées comme prioritaires. L'ensemble vise à répondre à 3 objectifs majeurs : <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>GARANTIR</b> un air et une eau de bonne qualité.</li> <li>- <b>PRÉVENIR LES PATHOLOGIES</b> d'origine environnementale et notamment les cancers.</li> <li>- <b>MIEUX INFORMER LE PUBLIC</b> et protéger les populations sensibles (enfants et femmes enceintes).</li> </ul>
<b>PORTER À CONNAISSANCE</b> du Conseil Général de la Haute Savoie – Septembre 2007	Le Département préconise : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le renforcement du <b>TRANSPORT COLLECTIF</b> (notamment la création de parcs relais).</li> <li>- la promotion des <b>DÉPLACEMENTS À VÉLO</b> (plan départemental d'aménagements cyclables et de voies vertes).</li> <li>- les <b>ÉCONOMIES D'ÉNERGIE</b> au sein des habitations et des bâtiments publics.</li> </ul>
<b>LOI PROGRAMME GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT</b>	Dans un futur plan de réduction des particules : objectif de concentration de 10 microg de PM 2,5/m3 si possible. 15 microg/m3 en 2010 (cible) et valeur limite en 2015.

TABLEAU 69 - RÉFÉRENCES ET DONNÉES STRATÉGIQUES CONCERNANT LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX DE LA QUALITÉ DE L'AIR

NB : textes en vigueur à la date d'arrêt du SCOT (septembre 2010)

### 2 ÉTAT INITIAL

#### ÉTAT ET ÉVOLUTION DES TENEURS EN CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, OZONE, NO<sub>x</sub> ET PM<sub>10</sub>

Les actions mises en œuvre depuis quelques années sur le territoire français portent pour l'essentiel sur la réduction des émissions, la surveillance de la qualité de l'air et la gestion des pics de pollution notamment à l'ozone.

Les préfets départementaux ont mis en place un dispositif activé en cas de pointe de pollution par le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>) et les poussières. Le dispositif prévoit, par l'intermédiaire des associations locales, l'information de la population sur les niveaux de pollution, avec les recommandations sanitaires et comportementales associées, ainsi qu'un ensemble de mesures d'urgence pour réduire les émissions d'origine industrielle et routière.

#### LES DONNÉES DISPONIBLES CONCERNANT LE TERRITOIRE

Le territoire du SCOT Faucigny Glières n'est pas doté d'une station de mesure fixe des polluants atmosphériques.

L'observatoire de l'environnement 2006 du Conseil Général de la Haute-Savoie, souligne que la qualité de l'air du département se dégrade progressivement en raison de l'accroissement du trafic routier (y compris touristique) et du développement économique et démographique du département. La pollution hivernale se maintient dans les vallées alpines, où le polluant principal est le dioxyde d'azote qui est le résultat d'une multiplication de rejets (chauffage, gaz d'échappement) qui ne se transforment pas en raison d'un ensoleillement modéré. Les pics d'ozone en été se pérennisent.

L'étude prospective menée sur le territoire se situant entre Bonneville/ La Roche sur Foron et Passy (Étude prospective en basse

vallée de l'Arve - L'Air de l'Ain et des Pays de Savoie – 2000-2001) donne un aperçu de la nature des rejets atmosphériques.

Les indicateurs de pollution sont les suivants :

- **L'OBJECTIF DE QUALITÉ :** il s'agit du niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée. L'objectif de qualité correspond aux concentrations pour lesquelles les effets sur la santé sont réputés négligeables et vers lesquelles il faudrait tendre en tout point du territoire dès lors que les valeurs sont supérieures.
- **LA VALEUR LIMITE :** c'est le niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement. La valeur limite correspond aux concentrations que l'on ne peut dépasser que pendant une période limitée et des mesures permanentes doivent être prises par les Etats membres de l'Union Européenne afin de respecter systématiquement ces valeurs.
- **LE SEUIL DE RECOMMANDATION ET D'INFORMATION :** lorsqu'il est atteint, un arrêté préfectoral définit la liste des organismes à informer et le message de recommandation sanitaire à diffuser auprès des médias.
- **LE SEUIL D'ALERTE :** il s'agit du niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine, ou de dégradation de l'environnement, et à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises. Un arrêté préfectoral détermine les mesures immédiates à prendre pour réduire les émissions de polluants (ralentissement ou arrêt de l'activité industrielle, limitation de la vitesse ou arrêt de la circulation, etc.) et les messages à diffuser auprès des médias pour avertir les usagers.

À SAVOIR

## V - LA QUALITÉ DE L'AIR

## 2 ÉTAT INITIAL

La part du trafic routier apparaît prépondérante avec :

- 50 % pour le **DIOXYDE D'AZOTE** ;
- 83 % pour les **OXYDES D'AZOTE** ;
- 49 % pour les **COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS NON MÉTHANIQUES** ;
- 82 % pour le **MONOXYDE DE CARBONE**.

Les polluants mesurés par l'Air de l'Ain et des Pays de Savoie sont les oxydes d'azote, l'ozone (été 2000), les poussières en suspension inférieures à 10 micromètres (PM<sub>10</sub>) et le dioxyde de soufre (hiver 2001).

Ces polluants font l'objet d'une réglementation française et européenne et sont considérés comme des indicateurs de la pollution atmosphérique.

A noter que parmi les oxydes d'azote, seul le dioxyde d'azote est réglementé. Le monoxyde d'azote a également été mesuré en raison de son intérêt pour l'évaluation d'une source industrielle ou automobile.

Les conclusions soulignent que :

- Les **CONCENTRATIONS AMBIANTES EN DIOXYDE DE SOUFRE** étant dues aux industries et aux installations de chauffage, les niveaux enregistrés en basse vallée de l'Arve sont restés faibles et le risque de dépassement des seuils réglementaires n'est pas envisageable (peu d'émetteurs industriels).
- La **VALEUR LIMITE DU DIOXYDE D'AZOTE** fixée par les directives européennes (200 microgrammes/m<sup>3</sup>) n'a pas été dépassée durant la période de mesure hivernale. En revanche, la valeur de l'objectif de qualité a été dépassée sur deux sites de mesure, dont celui de Bonneville.
- Enfin pour l'**OZONE**, malgré des conditions météorologiques peu propices à la formation de fortes concentrations, le premier seuil a été **FRÉQUEMMENT DÉPASSÉ**.

On ne peut exclure que le seuil d'information et de recommandations ne soit atteint lors d'épisodes caniculaires.

*La **CONCENTRATION DES POUSSIÈRES**, traceurs de la pollution routière et notamment des émissions diesels, devraient augmenter parallèlement à celle du trafic routier et s'avérer critique.*

*L'oxyde d'azote se forme par l'oxydation de l'azote présent naturellement dans l'atmosphère, lors des combustions de carburants ou de combustibles fossiles. Il est émis majoritairement par les transports, mais aussi par l'activité industrielle et le secteur de transformation de l'énergie (chauffage urbain compris).*

*L'ozone est un polluant secondaire qui provient de la transformation chimique sous l'effet du rayonnement solaire des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et des composés organiques volatiles (COV), principalement émis par les transports et l'industrie. L'ozone se forme donc principalement l'été. Ce polluant touche aussi bien les villes que les campagnes et se trouve être une résultante de la pollution générale.*

*Les poussières résultent de la combustion, de l'usure des véhicules sur la chaussée et de l'érosion. Elles sont émises principalement par les véhicules diesels, mais aussi les incinérateurs de déchets, les cimenteries, les industries sidérurgiques ou utilisant des solvants et les exploitations de carrières.*

*Le dioxyde de soufre provient essentiellement de la combinaison du soufre contenu dans les combustibles fossiles (charbon, fuel, gazole) avec l'oxygène de l'air, lors de leur combustion. Les industries et les installations de chauffage restent les principaux émetteurs.*

*A noter qu'en 2010, le Préfet de la Haute-Savoie a initié l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve (approbation par arrêté préfectoral prévue fin 2011).*

### À SAVOIR

#### L'ACTIVITE INDUSTRIELLE

Le registre français des émissions polluantes répertorie quatre installations classées émettrices de polluants atmosphériques.

3 industries de décolletage et de fabrication de transmission hydraulique et pneumatique, émettrices des composés volatils suivants :

## V - LA QUALITÉ DE L'AIR

### 2 ÉTAT INITIAL

- le **TRICHLOROÉTHYLÈNE** ;
- des **HYDROCHLOROFLUOROCARBURES** (HCFC) ;
- des **COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS NON MÉTHANIQUES** (COVNM) ;
- du **DICHLOROMÉTHANE** (DCM - chlorure de méthylène).

Une unité d'incinération de déchets non dangereux, émettrice des composés volatils suivants :

- **CO<sub>2</sub>** total ;
- **DIOXYDE CARBONE** d'origine biomasse.

L'ensemble de ces sites font l'objet d'un suivi de la part de la DRIRE Rhône Alpes.

#### SOURCES PRINCIPALES

La concentration en ozone pendant les épisodes caniculaires estivaux constitue un des principaux polluants identifiés sur le territoire. La formation de l'ozone étant favorisée par les excès d'oxydes d'azote et la présence de composés organiques volatils (COV), il convient de surveiller les sources de production de ces deux polluants primaires dont le trafic routier et l'activité industrielle.

Les poussières en suspension (seules les PM<sub>10</sub> sont mesurées actuellement, à court terme les particules plus fines telles que les PM<sub>2,5</sub> vont également être mesurées) constituent un polluant préoccupant lors des épisodes d'anticyclone hivernaux.

**TENDANCE D'ÉVOLUTION :** Le dynamisme économique du territoire du SCOT Faucigny Glières et l'extension de l'urbanisation associés à une tendance générale de l'accroissement du parc automobile, ne pourront que générer des flux supplémentaires de polluants et notamment de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dont les transports représentent aujourd'hui en moyenne en Rhône Alpes 74 % des sources d'émission.

Cette situation devrait accentuer la formation d'ozone durant les épisodes caniculaires estivaux.

Néanmoins, le territoire se mobilise au travers de projets favorables aux transports collectifs ou aux modes de déplacements doux :

- Le **PLAN GLOBAL DE DÉPLACEMENTS** de Bonneville vise à développer les transports en commun et les modes de déplacements doux (vélo et marche à pied) ; L'ouverture du pont aval à Bonneville en 2010 déviant une grande partie de la circulation, permet d'envisager une requalification du centre ville qui favorisera les modes de déplacements doux.
- Du **TRANSPORT À LA DEMANDE** ou un Périmètre de Transports Urbains pour des services réguliers de proximité sur le territoire du SCOT devraient se mettre en place ;
- La **DESSERTE DU TERRITOIRE** par les **TRANSPORTS EN COMMUN INTERURBAINS** a fait l'objet d'une étude en 2008/2009 ainsi que la desserte du futur hôpital de Contamine sur Arve sous maîtrises d'ouvrages du Conseil Général 74 ;
- Le **DOUBLEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE** Annemasse - Saint Gervais est envisagé en cohérence avec la réalisation de la liaison Cornavin-Eaux Vives-Annemasse (CEVA). Les gares de Bonneville et de Marignier devrait également être réaménagées en pôles d'interface multimodaux ;
- La « **VOIE VERTE** », piste cyclable entre Annemasse et Saint Gervais est portée par le Conseil Général 74 ;
- le **CHEMINEMENT LÉMAN MONT-BLANC** (piétons et VTT), porté par le SM3A, est en cours de finalisation.

### 3 ATOUTS, FAIBLESSES ET ENJEUX DU TERRITOIRE

#### ATOUTS

Projets de développement des transports en commun au travers de divers plan et programmes :

- Plan Global de Déplacements avec projets de **DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN**. Périmètre de Transports Urbain et Transport à la demande en projet interurbains ;
- Etude desserte **TRANSPORTS EN COMMUN** interurbains (Conseil Général de la Haute-Savoie sur périmètre du CDRA du Faucigny) ;
- **DESSERTE DU FUTUR HÔPITAL** (Conseil Général de la Haute-Savoie) ;
- Réflexions en cours pour la **MODERNISATION ET L'AUTOMATISATION DE LA LIGNE ANNEMASSE / ST-GERVAIS** et l'optimisation de la liaison avec le projet CEVA. Projet d'aménagement des **PÔLES D'INTERFACES MULTIMODAUX DES GARES DE BONNEVILLE ET DE MARIGNIER**.

« Voie verte » (cyclable) entre Annemasse et Saint-Gervais.

#### FAIBLESSES

- Organisation du territoire favorisant l'utilisation de la **VOITURE INDIVIDUELLE** ;
- Les transports en commun interurbains existant n'offrent pas encore une **RÉELLE ALTERNATIVE** à la voiture individuelle ;
- **PAS DE STATION DE MESURE FIXE** de la

qualité de l'air sur le territoire.

#### LA QUALITÉ DE L'AIR : ENJEUX DU TERRITOIRE

La maîtrise des **DÉPLACEMENTS** et des **MODES DE TRANSPORT**, ce qui implique :

- de développer les **TRANSPORTS EN COMMUN DE PROXIMITÉ** ;
- d'organiser le territoire pour **LIMITER LES TRANSPORTS** (services et commerces de proximité, habitat et pôles emplois, etc.) ;
- de faire en sorte que **L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES** ne constitue pas des « aspirateurs à voitures » en concurrence des transports en commun.

#### CONCLUSION



## VI - LE BRUIT

### 1 OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

RÉFÉRENCES	DONNÉES STRATÉGIQUES
<b>LOI N°92-1444</b> du 31/12/92 relative à la lutte contre le bruit	L'objectif de la loi est de prévenir, supprimer ou limiter <b>L'ÉMISSION OU LA PROPAGATION SANS NÉCESSITÉ OU PAR MANQUE DE PRÉCAUTIONS DES BRUITS</b> ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement. Ces dispositions concernent la <b>PRÉVENTION DES NUISANCES SONORES</b> –troubles de voisinage, activités de loisirs bruyantes – l'urbanisation et la construction au voisinage des infrastructures de transports, la protection des riverains des aérodromes, et le renforcement des modalités de <b>CONTRÔLE ET DE SURVEILLANCE</b> ainsi que le renforcement des <b>SANCTIONS</b> en matière de nuisances sonores.
<b>DIRECTIVE 2002/49/CE</b> du 25/06/02 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement	La Directive prévoit la publication de <b>CARTES DE BRUIT</b> dites stratégiques qui visent à <b>INFORMER LE PUBLIC SUR LES NIVEAUX DE BRUIT</b> et leurs effets ainsi qu'à fonder l'adoption de plans de prévention et de réduction du bruit.
<b>ORDONNANCE N° 2004-1199</b> du 12/11/04 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement et <b>LOI N° 2005-1319</b> du 26 octobre 2005	Ces deux textes de transposition de la Directive définissent notamment les <b>AUTORITÉS COMPÉTENTES</b> pour chaque phase de mise en œuvre de la présente directive en France : Etat ou collectivité territoriale, selon le domaine d'application considéré.
<b>PLAN BRUIT</b> du ministère de l'écologie et du développement durable, adopté le 06 octobre 2003	A pour objectifs : - de <b>MAÎTRISER L'URBANISATION</b> des secteurs d'habitation situés à proximité des zones destinées à l'implantation d'activités génératrices de nuisances. - <b>D'ÉLOIGNER LES ACTIVITÉS SUSCEPTIBLES DE CRÉER DES NUISANCES</b> des zones à préserver (habitations, établissements hébergeant des populations sensibles).
<b>PORTER À CONNAISSANCE</b> – dispositions applicables au territoire (septembre 2007)	Met à disposition le <b>CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES</b> de transports terrestres.
<b>LOI PROGRAMME GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT</b>	Les points noirs de bruit seront traités dans un délai de 7 ans

TABLEAU 70 - RÉFÉRENCES ET DONNÉES STRATÉGIQUES CONCERNANT LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX DU BRUIT

NB : textes en vigueur à la date d'arrêt du SCOT (septembre 2010)

### 2 ÉTAT INITIAL

#### SOURCES PRINCIPALES (LOCALISATION, TYPE ET PROPORTION)

La problématique du bruit se trouve en tête des préoccupations environnementales des Français.

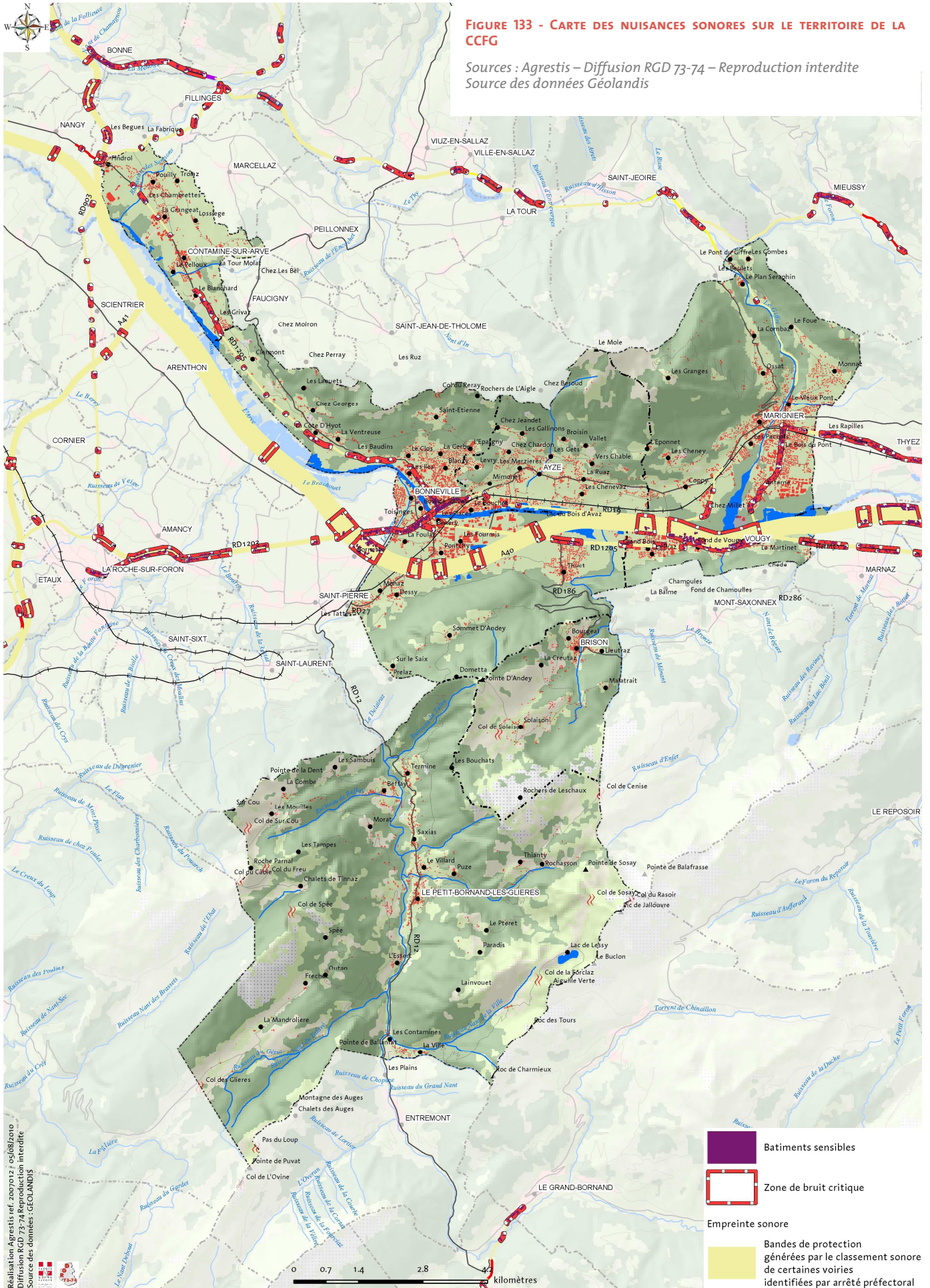
Le territoire du SCOT Faucigny Glières est concerné cinq axes routiers (A40, D1208, D1205, D12, D19, *Figure 132, ci-dessous*) et ferroviaires qui apparaissent comme la principale source de nuisances sonores.

- L'A40, la D1203 et la D1205 sont les plus fréquentés (15000 à 30000 véhicules par jour suivant les axes).
- Le trafic sur la D19 est également notable (environ 9000 véhicules par jour).

- La D12, voie d'accès aux stations des Aravis supporte un trafic très variable (3000 à 10000 véhicules par jour).



FIGURE 132 - RÉSEAUX ROUTIERS ET AUTOROUTIERS DE LA VALLÉE DE L'ARVE



**FIGURE 133 - CARTE DES NUISANCES SONORES SUR LE TERRITOIRE DE LA CCFG**

Sources : Agrestis – Diffusion RGD 73-74 – Reproduction interdite  
 Source des données : Géolandis

Réalisation Agrestis ref. 2007012 / 0508/2010  
 Diffusion RGD 73-74, Reproduction interdite  
 Source des données : GÉOLANDIS

- Batiments sensibles
- Zone de bruit critique
- Empreinte sonore**
- Bandes de protection générées par le classement sonore de certaines voiries identifiées par arrêté préfectoral

## VI - LE BRUIT

Les secteurs urbanisés et les zones industrielles sont également susceptibles d'émettre des nuisances sonores.

### LES INFRASTRUCTURES TERRESTRES

Les voiries qui traversent le territoire Fauigny Glières ont fait l'objet d'un classement sonore, conformément à l'application du décret 95-21 du 09 janvier 1995.

Les voiries classées génèrent une bande de protection de 300, 250, 100, 30 ou 10 mètres de large de part et d'autre des bords de chaussées, à l'intérieur de laquelle les bâtiments doivent être dotés d'équipements d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs (*Tableau 71, ci-dessous*).

L'ATMB, concessionnaire de l'A40, nous a communiqué le linéaire des protections acoustiques des communes traversées par l'autoroute. Ces murs de protection concernent la commune de Vougy qui dispose de :

- 636.00 ml d'**ÉCRANS ACOUSTIQUES** ;
- 220.00 ml de **MERLON ACOUSTIQUE** (buttes de terre).

D'autres portions de voiries du territoire sont dotées de dispositifs (murs anti-bruit) :

- la **RD 1205** sur la commune de Bonneville : **150 À 200 ML** entre le giratoire de l'Ecole de formation des maîtres et le giratoire des places
- la **RD 19** à Ayze, en approche du Pont Amont : environ **50 ML**.

### LES ZONES INDUSTRIELLES ET LES ZONES URBANISEES

Nous disposons de peu de donnée spécifique aux éventuelles nuisances sonores induites par les zones industrielles et les zones urbanisées. On identifie sur Vougy, un équipement antibruit mis en œuvre

pour lutter contre les nuisances sonores d'industriels travaillant en 3x8.

**TENDANCE** : L'extension des infrastructures routières en cours et à venir devraient reporter les nuisances sonores en périphéries de la ville, mais globalement les atténuées en permettant la mise en place d'équipements acoustiques modernes (murs antibruit, revêtements de chaussée, etc.).

Parallèlement, la dynamique de développement du territoire entraîne une croissance des transports de marchandises et des déplacements.

CATÉGORIE	VOIE	LARGEUR MINIMALE (?) DE LA BANDE DE PROTECTION
1	A40 Rue du Pont (Bonneville)	300 m
2	RD903 (Contamine sur Arve) Rue de Pertuiset (Bonneville)	250 m
3	RD19 (Ayze, Marignier) RN205 (Contamine sur Arve et Vougy) RN503 (Contamine sur Arve) RD26 (Vougy, Marignier) Avenue des Glières (Bonneville) Avenue de la Gare (Bonneville) Route de Genève (Bonneville) Rue du Pont (Bonneville) Route de Cluses (Bonneville) Avenue d'Anterne (Marignier) Route du Giffre (Marignier)	100 m
4	RN205 (Contamine sur Arve) Avenue d'Aoste (Bonneville) Avenue de Genève (Bonneville) Route de Genève (Bonneville) Rue Décret (Bonneville) Avenue du Vieux Pont, (Marignier) Avenue du Pont Neuf (Marignier) Avenue de la Plaine (Marignier) Avenue de la Gare (Marignier) Route du Giffre, Lieu-dit « Creux de Felland » (Marignier) Route du Giffre, Lieux-dits « Le Plan Séraphin » au « Le Pont du Giffre » (Marignier)	30 m

**TABLEAU 71 - CLASSEMENT DES AXES ROUTIERS DU TERRITOIRE EN FONCTION DE LEURS NUISANCES SONORES**

Sources : DDE 74

## VI - LE BRUIT

## 3 ATOUTS, FAIBLESSES ET ENJEUX DU TERRITOIRE

## ATOUTS

- **CLASSEMENT DES VOIES ROUTIÈRES BRUYANTES** disponible (DDE 74). des aménagements réalisés (en attente).
- **ABSENCE SUR LE TERRITOIRE** d'infrastructures émettant de fortes nuisances sonores (aéroport).

## FAIBLESSES

- Organisation du territoire favorisant l'utilisation de la **VOITURE INDIVIDUELLE**.
- Les transports en commun n'offrent pas encore une **RÉELLE ALTERNATIVE** à la voiture individuelle.
- Des infrastructures terrestres routières **TRÈS FRÉQUENTÉES** qui traversent des zones d'habitat dense.

## LE BRUIT : ENJEUX DU TERRITOIRE

La maîtrise des **DÉPLACEMENTS** et des **MODES DE TRANSPORT**, ce qui implique :

- de développer les **TRANSPORTS EN COMMUN** ;
- d'organiser le territoire pour **LIMITER LES TRANSPORTS** (services et commerces de proximité, habitat et pôles emplois, etc.) ;
- de faire en sorte que l'amélioration des infrastructures routières ne constitue pas des « **ASPIRATEURS À VOITURES** » en concurrence des transports en commun.

La **PRISE EN COMPTE** dans le développement urbain du **CLASSEMENT SONORE** des infrastructures routières.

Le développement des **ACTIONS CORRECTIVES** dans les zones de **BRUIT CRITIQUE**.

## CONCLUSION