

MAIS D'OÙ VIENNENT TOUS CES CAMIONS !?

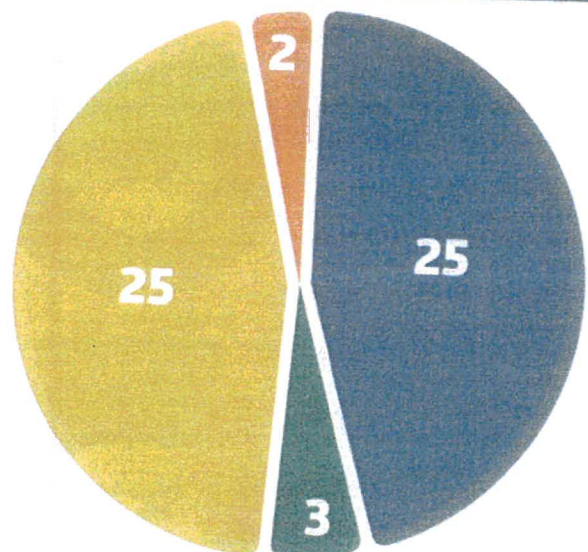


Le trafic des poids lourds dans le village préoccupe l'ensemble des gingolais et personne n'a le monopole de l'agacement lorsque l'on peste devant la queue des poids lourds le jeudi matin ou lorsque cinq camions à l'affilée ne parviennent pas à se croiser au beau milieu de la Rue Nationale.

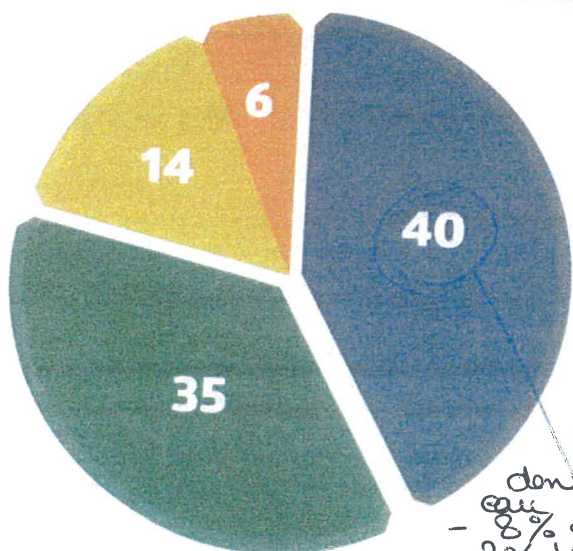
Mais avant de se demander "que faire ?!" ou de prétendre être capable de supprimer tout trafic poids lourds, il est important de se demander : combien de camions traversent le village chaque jour ? d'où viennent-ils et où vont-ils ?

Pour répondre à cette question, nous avons eu la chance de pouvoir travailler avec le service des douanes suisses, installé à Martigny et qui dispose d'une antenne à Saint-Gingolph. A chaque passage de camion dans un sens ou dans l'autre, il collecte une petite fiche avec une série d'informations, ce qui nous permet de connaître avec précision le nombre et le type de camions qui traversent le village chaque année. Nous remercions le service des douanes pour leur travail de compilation de ces informations et de nous autoriser à les publier. Voici donc pour la première fois et de façon transparente les vrais chiffres du trafic poids lourds à Saint-Gingolph en 2014 :

Nombre moyen de poids lourds par jour ouvré en 2014, dans le sens Suisse vers France



Nombre moyen de poids lourds par jour ouvré en 2014, dans le sens France vers Suisse



Trafic local entre / vers les pôles économiques chablaisiens	25
Transit hors chablais	3
Camions vides, local ou transit (dont citernes vides sous dérogation)	25
Citernes pleines (dérogation)	2

Trois résultats principaux apparaissent de ces chiffres :

En moyenne 150 camions ont traversé Saint-Gingolph chaque jour ouvré en 2014. Il faut noter d'importantes variations d'une saison ou d'un mois à l'autre. Par exemple dans le seul mois de novembre dernier ce sont près de 300 camions qui ont traversé le village chaque jour. Depuis le début 2015, la moyenne est plutôt en baisse.

Le trafic est en grande majorité local, que ce soit des camions vides ou pleins, dans un sens ou dans l'autre. Sur 150 camions, 100 sont directement concernés par le trafic local, auquel il faut ajouter les deux citernes pleines qui circulaient chaque jour sous dérogation préfectorale, jusque récemment et une partie du trafic de camions vides qui va s'approvisionner en France pour aller charger aux entreprises d'eaux minérales ou qui rentre à vide après être allé livrer du gravier en Suisse. On peut ainsi estimer que l'économie locale chablaisienne génère à elle seule 78% du trafic poids lourds dans Saint-Gingolph.

Le trafic de transit, que ce soit des camions vides ou pleins correspond à un peu plus de 30 camions en moyenne par jour, ce qui n'est pas négligeable mais est loin de représenter l'immense majorité du trafic poids lourds comme on a bien voulu le spéculer.

Est-ce que l'interdiction totale des poids lourds est la solution ?

En aucun cas, car nous le voyons bien l'industrie des travaux publics ou des eaux minérales qui restent les piliers de l'économie du Pays d'Evian dépend étroitement de ce trafic. Le trafic local est donc bien plus important qu'on ne l'imagine, même si les camions qui desservent nos usines chablaisiennes arborent parfois des plaques bernoises, ils alimentent bien notre économie. Toute interdiction totale aurait des conséquences extrêmement graves sur l'économie locale et nos emplois, de part et d'autre de la frontière.

Peut-on interdire seulement les camions en transit ?

Comme nous l'avons vu, ces camions en transit représentent somme toute un nombre limité (22% des camions qui circulent dans le village chaque jour) et cette décision ne dépend pas du maire, car tout arrêté municipal serait cassé dans l'heure par le Préfet. Malgré tout, nous continuons à demander la mise en place d'un arrêté plus sélectif limitant le trafic poids lourds de transit international pour cibler le trafic qui ne dessert pas directement le Chablais.

Que faire alors ? doit-on subir ce trafic indéfiniment ?

Toute solution à l'emporte pièce n'est pas applicable et c'est plutôt un éventail de solutions qui doit être discuté. Nous pouvons en envisager quatre :

n° 1

Interdire le trafic des produits dangereux et des cuves vides, en supprimant les dérogations en vigueur. Depuis notre élection en mars 2014, nous avons prôné cette solution. Ceci nous permettrait de retirer une dizaine de camions de la circulation chaque jour ce qui est déjà un plus. Le Préfet de la Haute-Savoie a entendu notre demande et publié le 9 juin 2015 un arrêté qui suspend toute dérogation pour le transit des citernes vides non nettoyées. Il faut aussi dire que les effets de l'arrêt de production de l'usine Tamoil avaient déjà commencé à se faire sentir sur le trafic de cuves vides ou pleines, depuis quelques semaines. Cet arrêté représente une première étape pour une réglementation plus stricte du transit international.

n° 2

Demander un report de la route vers le Lac : que ce soit le transport de pierres ou de graviers ou le transport des eaux minérales, celui-ci pourrait être reporté en partie vers le Lac. Nous travaillons déjà avec l'exploitant de la carrière pour que le chargement et le transport des matériaux puisse se faire par barges et grâce à la réactivation d'un ancien quai de chargement situé en contrebas de la carrière de Saint-Gingolph.

Cette option est une des pièces maîtresses du dossier de déplacement du périmètre d'exploitation de la carrière qui est en cours d'étude à la Direction Départementale des Territoires (DDT). Nous avons également pris rendez-vous avec les entreprises d'eaux minérales pour leur faire part de notre problème et envisager l'utilisation du Lac pour le transport des eaux d'Amphion vers la Suisse. Au total on peut estimer à près du tiers du trafic journalier total, les camions transportant des eaux ou des graviers.

n° 3

Penser à des alternatives crédibles en termes de contournement ? Comme nous le martelons et tel que l'affirme la position unanime des deux conseils communaux et municipaux suisse et français depuis 2010 : tout projet de contournement n'est viable que s'il est enterré des deux côtés. A ce jour, aucun projet précis n'a été élaboré sur la partie française du village et nous ne pouvons en aucun cas espérer que la solution à court terme viendra d'un contournement enterré qui serait réalisé avant les cinq ou six prochaines années. Le délai sera plus long et nous devons rester vigilants à ce que ce projet se réalise dans les conditions que nous voulons.

n° 4

Taxer la RD 1005 ? si l'éco-taxe avait été maintenue, une telle option aurait été envisageable car nous connaissons les mêmes problèmes que l'Alsace. La région Alsace toute entière fait face au report de trafic des poids lourds qui ne souhaitent pas payer les taxes en Allemagne. Une taxation du trafic poids lourds pourrait être une option pour éviter le report de camions qui n'ont rien à faire sur la RD 1005. Cependant, il faut que la taxe cible bien le transit international sans trop peser sur le trafic local. Car il ne faudrait pas qu'il soit plus coûteux de venir livrer de la farine à notre boulangerie ou des boissons à nos cafés et restaurants. Si tel était le cas, un enclavement fiscal s'ajouterait à l'enclavement routier, en renchérissant le coût des produits à Saint-Gingolph. C'est une équation qui est difficile à résoudre.

Parmi ces quatre voies, les deux premières sont sans aucun doute celles qu'il faut travailler dans l'immédiat, en essayant de réduire le trafic à sa source avant d'envisager des infrastructures coûteuses pour tout le monde ou un système de taxe qui pourrait au final avoir autant d'avantages que d'inconvénients.

Géraldine Pflieger