



Association Chloro'Fill  
806, route du chef-lieu  
74 250 Fillinges

Le 12 décembre 2017

Objet : notre avis sur le projet d'élargissement de l'A41 dans le cadre de l'Enquête Publique

Le projet d'élargissement de l'autoroute nous interroge puisqu'il **va à l'encontre des engagements pris** dans :

- les Accords de Paris sur le Climat
- le Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve et le Plan Local Qualité de l'Air d'Annecy
- le Schéma Régional Climat Air Energie qui stipule clairement : « *Développer les modes de transports alternatifs à la voiture : diminuer la part modale de la voiture de 8 % dans les pôles urbains et de 3 % ailleurs* » (page 20/30)

[http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20150112-Presentation\\_SRCAE\\_Seminaire\\_SCOT\\_13\\_janvier\\_2015\\_V3\\_cle68bc21.pdf](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20150112-Presentation_SRCAE_Seminaire_SCOT_13_janvier_2015_V3_cle68bc21.pdf)

Ce projet de poursuite du développement des structures routières montre la poursuite d'un **raisonnement à court terme** visant un désengorgement routier ponctuel dont l'efficacité est contestable :

- investissements colossaux mis au service du développement de la capacité des réseaux de transport routiers au détriment des autres alternatives
- augmentation continue du nombre de voitures faute d'alternatives efficaces et, du fait que, toute augmentation des capacités routières se traduit par une augmentation de la circulation qui entraînera à court ou moyen terme un nouvel engorgement ;
- fluidification du trafic par augmentation de la capacité dans une zone entraînant un déplacement du problème en aval et une fuite en avant pour résoudre le problème.

Par ailleurs, ce projet **ne prend pas en compte de façon sérieuse la santé des habitants de la zone et du département**. Il est inconséquent puisque son **impact sur la qualité de l'air est minimisé**.

En 2016, l'OMS a déclaré la pollution de l'air comme **risque majeure pour la santé**. Or :

- les transports sont responsables de 40% des PM<sub>2,5</sub> dans le bassin annécien (et cela ne préjuge nullement de la nocivité des particules ultra-fines générées par les véhicules)
- la section de l'A41 concernée conduit directement à la vallée de l'Arve, qui fait l'objet de dépassements des normes de particules et de dioxyde d'azote (ce polluant provient à 70 % des transports dans la vallée de l'Arve). Rappelons ici l'extrême fragilité de la qualité de l'air de la vallée de l'Arve, dénoncée par les associations de défense de l'Environnement et enfin reconnue à l'échelle nationale.
- la maîtrise des émissions de polluants évoquée dans le dossier n'est pas crédible. Elle ne s'appuie que sur l'amélioration technologique des véhicules et le renouvellement du parc roulant.

Ces arguments sont contestables. En effet :

- il faut de très nombreuses années pour renouveler le parc, qui, de plus, est encore majoritairement constitué de véhicules Diesel

- les voitures émettent en réalité beaucoup plus de polluants que ce qui est déclaré par les constructeurs automobiles (le scandale des logiciels truqués concerne désormais plusieurs des grandes marques de véhicules : Volkswagen, PSA, Opel, etc.)
- 41 % des émissions des voitures ne viennent pas de l'échappement, mais de l'abrasion, de l'usure et des freins (données d'AirParif), donc tous les véhicules automobiles, même zéro émission à l'échappement, resteront polluants.

Enfin, citons encore **d'autres impacts négatifs minorés** :

- une augmentation du bruit : une étude de septembre 2015 menée par l'Observatoire du bruit (Bruitparif) et l'Observatoire régional de santé Île-de-France, montre que la pollution sonore fait perdre entre sept mois et deux ans de vie en bonne santé aux Franciliens  
« *Impacts sanitaires du bruit des transports au sein de l'agglomération parisienne* », <http://www.ors-idf.org/dmdocuments/2015/ImpactSanitaireBruitTransport.pdf>
- une perte de la biodiversité : réduction des milieux et disparition d'écosystèmes, déjà fortement impactés en milieu urbain et semi-urbain
- une augmentation de l'imperméabilisation des sols : aggravation du risque de crues dans les cours d'eau du fait de l'accentuation du ruissellement pluvial
- un projet contraire aux enjeux de la lutte contre le changement climatique

**Quelles alternatives à ce projet ?**

- Développement fort de modes de déplacements alternatifs (transports en commun, modes doux)
- Développement et augmentation des dessertes du service ferroviaire existant et à venir (CEVA)
- Maîtrise de la capacité de trafic admissible par le réseau existant plutôt que son augmentation : remise en cause du modèle du tout-voiture individuelle en solo et propositions d'alternatives
- Mise en place d'un Conseil d'Orientation des Infrastructures en Haute-Savoie, pour évaluer tous les projets d'infrastructure de façon globale.

Ce projet dans son ensemble **va à l'encontre des défis d'aujourd'hui et de demain**, qui sont la préservation de la **santé et de la qualité de vie** des habitants de la Haute Savoie, et la **lutte contre les effets du changement climatique** dont notre région est déjà actuellement considérée comme l'une des plus impactée en France.

Ce projet d'aménagement ne correspond plus à nos besoins actuels.

Nous y sommes donc fermement opposés.

Pour l'association Chloro'Fill  
Marie-Claude Chappuis, présidente