

ACPAT
c/o V.Buisson
24, rue de l'Ecole
74200 Allinges

"Thonon Ecologie"
c/o E.Charmot
12, chemin du Vuard Marchat
74200 Thonon

DCPH
c/o A. Granget
80 B rue des Fontaines
74890 Lully

Messieurs, mesdames les Commissaires enquêteurs, enquêtrices

Légitimité de nos associations à s'exprimer : L'ACPAT est l'association qui a gagné le premier recours contre le projet autoroutier du Chablais, en 1996, et qui, forte de nombreux membres, est devenue l'Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement et les Transports.

Thonon Ecologie est un groupe thononais qui a dirigé une campagne aux élections municipales de Thonon autour du « Non » à de nouvelles routes dans le Chablais.

L'association DCPH est, elle, une association de riverains du tracé qui sont tous touchés par les risques de pollution, d'expropriation, ou qui se retrouveront en bordure d'autoroute, ou auront leur propriété coupée en deux par la nouvelle voie.

Voici notre première contribution.

Nous nous opposons de manière ferme et sans restriction à ce projet d'autoroute entre Thonon et Machilly.

Nous considérons que chacun de nos arguments, à lui seul, a suffisamment de poids et de justification pour empêcher cette construction d'autoroute.

1/ L'Etat dit lui-même que le projet n'est pas d'utilité publique.

Les autoroutes sont soumises à décision de l'Etat, elles doivent avoir une utilité au niveau de tout un pays, pour structurer un réseau.

Or, l'Etat, à travers le COI, Conseil d'Orientation des infrastructures, le dit lui-même :

Cf *Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures*, chapitre 6.4.7 « Liaison

autoroutière Thonon Machilly » : « **Le Conseil considère que le projet Machilly-Thonon, d'intérêt local, n'a pas de caractère prioritaire pour le système de transport national** ».

Il s'agit donc bel et bien d'un projet d'intérêt purement local, c'est l'Etat qui le dit, donc qui ne répond pas à la définition d'intérêt public pour ce qui est des structures autoroutières. En effet, les structures autoroutières sont sous l'égide de l'Etat et doivent donc répondre à un intérêt national. Le projet n'a donc aucune légitimité face aux impacts majeurs et irréversibles sur l'environnement, à la spoliation de terrains et biens privés ; et aux coûts pour les contribuables. Nous sommes dans la même configuration qu'en 1997, comme signalé par l'Autorité environnementale dans son Avis.

2/ Le projet répond à la notion d'enclavement ? Non

Nous contestons cet enclavement. Thonon est éloignée géographiquement, tout au nord du département, près des frontières et c'est cette position géographique (*que certains n'arrivent pas à dépasser psychologiquement*) qui provoque cette sensation d'enclavement. Il y a déjà deux routes, une ligne de train, mais cet éloignement fait que la sensation de "bout du monde" perdure malgré les constructions d'infrastructures.

3/ Le projet s'appuie sur une concertation qui a eu lieu au printemps 2016 et qui était organisée par le Préfet Leclerc, forte personnalité devant laquelle les opposants n'ont que peu osé s'exprimer pendant les débats tellement il était favorable au projet, preuve en était la proximité avec l'association « oui au désenclavement du Chablais, » dont il portait l'écharpe.

La concertation portait sur un « pack » de 3 axes : le train, le BHNS et l'autoroute.

Or, les rédacteurs de la concertation sur le projet autoroutier de mars 2016 avaient étudié les déplacements avec l'autoroute, mais il n'y avait pas eu de projection sans autoroute et après mise en service du BHNS et du Léman express. Une projection sans autoroute mais avec Léman Express, fret et BHNS aurait pourtant donné une image apaisée du territoire. L'enquête publique de ce jour s'appuie donc sur une concertation biaisée. De plus, il y a une confusion qui a été entretenue dans l'esprit du public entre le besoin de mobilité et ce rêve d'autoroute, qui ne répond en fait pas au besoin de mobilité.

4/ Le coût pour la collectivité :

La somme versée par le conseil départemental de la Haute-Savoie serait de 100 000 000 d'euros. Cette somme est discriminatoire par rapport aux autres habitants de la Haute-Savoie qui souffrent, en montagne, de routes qui sont sécurisées au coup par coup et pas de manière pérenne (la route d'Abondance s'est effondrée et ne sera pas ouverte de l'été). Elle est discriminatoire aussi pour les personnes qui aimeraient prendre des cars mais dont le service est trop cher et peu développé faute d'un subventionnement suffisant.

Cette somme versée le serait sous forme de subvention d'équilibre. Nous considérons que c'est un cadeau qui serait fait au concessionnaire et qu'il n'est pas justifié par le service qui sera rendu.

Le péage sera de 2 euros (valeur 2010), en déflatant cette valeur, en 2017 elle est déjà de 2,14 euros et comme les péages augmentent plus vite que l'inflation on peut s'attendre à un péage d'environ 3 euros.

Il serait surprenant que les personnes qui réclament cette autoroute l'empruntent à l'aller comme au retour à ce prix-là.

5/ nous contestons la période pendant laquelle ont été faits les relevés de trafic.

Les mesures de trafic ont été faites en 2014. Or, en 2011, le trafic ferroviaire a été interrompu entre Genève et Annemasse. Du jour au lendemain, de nombreux frontaliers n'ont plus eu d'autre solution pratique que de reprendre leur voiture. Cet état de fait est provisoire puisque la liaison reprendra dès la fin des travaux du CEVA, et fera d'emblée rediminuer le trafic. Le commanditaire de l'étude ne pouvait l'ignorer. Une étude d'impact dont les données sont faussées par un phénomène provisoire ne peut en aucun cas donner lieu à une DUP.

6/ Nous contestons le calendrier de l'enquête publique. La liaison Genève-Annemasse étant interrompue pour travaux, le Ceva n'étant pas en service, il est normal que de très nombreux automobilistes se retrouvent dans des bouchons, et, excédés, se disent favorables à une autoroute dont ils n'auront du reste plus besoin dès qu'ils pourront reprendre le train. Cette date d'enquête publique fausse le débat et une DUP ne peut être prise qu'après une enquête qui se tient dans des conditions normales, pour pouvoir donner un avis objectif, sur des phénomènes de longues durées et pas sur un encombrement des routes provisoire.

7/ Le report modal. Nous contestons le calendrier de la réalisation qui ne permet pas de quantifier de manière réaliste la part que le rail prendra sur la route une fois le train Léman Express et le BHNS entre Genève et Thonon mis en service. Un report modal devrait permettre de fluidifier les routes actuelles ce qui ne justifiera plus la création d'une autoroute.

Nous savons que pour 100 voitures qui passent la frontière, il n'y a que 115/120 personnes. Donc 15% ou 20% des trajets se font seulement avec une personne en plus du conducteur.

La marge de manœuvre pour optimiser les transports est donc énorme sans recourir à une nouvelle route ou autoroute.

Il faut laisser le temps au Ceva et au BHNS de se développer, leur laisser leur chance d'absorber le trafic.

Nous savons aussi que plus de la moitié des trajets se font sur de très petites distances qu'on pourrait facilement parcourir en vélo ou à pied, question d'habitude. Et, en cas d'insuffisance réelle de possibilité de transports, il sera plus facile de doubler la voie ferrée que de créer cette autoroute.

A noter que l'Etude d'impact ne prévoit qu'un report minime de la circulation de la 1005 vers l'autoroute, et que l'étude faite par l'Agglo de Thonon (*EDGT - Les déplacements des habitants de Thonon Agglomération - jeudi 28 septembre 2017*) indique que 75 % des trajets se font à

l'intérieur de l'agglomération, donc dans ces cas-là l'autoroute ne résoudra pas les points de congestions.

8/A/ La fluidification de la circulation : La création de l'autoroute va accentuer les problèmes de circulation routière dans le Chablais, les chiffres donnés dans les tableaux sont clairs mais à aucun moment ils ne sont analysés pour permettre aux habitants de comprendre le risque. C'est un mythe de croire que plus on augmente le nombre de voies routières plus on fluidifie. C'est une vision à très court terme puisqu'une amélioration des conditions de circulations encourage de nouveaux flux, soit parce que les personnes se déplacent plus et optent pour des conditions de vie qui nécessitent plus de déplacements, soit parce que c'est un encouragement à la voiture individuelle. Etude d'impact : tableaux à la fin de la pièce 5C

Par exemple :

Le tronçon 154 (les chasseurs)

Etat initial (aujourd'hui) : 4834 voitures

État référence (c'est-à-dire sans l'autoroute) 2029 : 6179 voitures

Etat avec autoroute en 2029 : 6712 voitures

(Soit 600 voitures en + sur la route au bout de 4 ans si on fait l'autoroute ... que si on ne la fait pas)

Curieusement, l'étude d'impact donnée pour consultation fin 2017 donnait les chiffres 2028, et là ce sont les mêmes chiffres mais pour 2029. Si on peut décaler les chiffres, c'est que la croissance du trafic actuel n'est pas si catastrophique que cela.)

Avec une telle croissance de la circulation, il devient très rapidement impossible de circuler. L'étude d'impact prouve donc que l'autoroute fera augmenter la circulation et ne la fluidifiera globalement pas du tout. C'est tout à fait contraire à l'utilité publique si on estime qu'il est d'utilité publique de pouvoir circuler.

8/B/ Le cas particulier du covoiturage

« L'Ae recommande de procéder, préalablement à la mise du dossier à l'enquête publique, à une analyse des besoins de co-voiturage sur la base des demandes de mobilité localisées sur le territoire et d'en déduire des exigences à inscrire au cahier des charges de la concession autoroutière. »

(page 22 sur 75 de la pièce 6 du dossier)

Si réellement on espère pouvoir faire du covoiturage après la mise en service de l'autoroute, alors, il y aura encore moins besoin d'autoroute. On divise aisément le nombre de voitures en circulation par 2 ou 3 si on les remplit autant que possible. Donc, soit le covoiturage est à organiser dès à présent avec des mesures incitatives et on confirme qu'on a encore moins besoin d'autoroute, soit l'autoroute ne servira pas à le mettre en place malgré les allégations du concessionnaire.

De plus, la délibération du Conseil Municipal de Thonon du 13 décembre 2017, (pièce 6 page 60 du PDF) indique : « les contraintes liées au raccordement au contournement de Thonon-les-Bains, ne permettent pas d'envisager une aire de covoiturage à proximité immédiate du diffuseur ». Ce chapitre est donc rédhibitoire en regard de la loi de Transition Energétique, article 53, loi 2015 – 992. Aucune réponse ne pourra y être apportée par le concessionnaire si il

respecte cette délibération de Thonon, car une aire de covoiturage, pour être utile, doit justement être à proximité de la jonction entre le contournement et le projet. Nous considérons l'attitude de Thonon comme incompatible avec les contraintes liées à la réalisation complète du projet.

9/ La sécurité

Dans les bourgs traversés, la circulation est intense actuellement mais l'explication est la fermeture de la ligne de train entre Annemasse et Genève et un trafic local soutenu.

Il apparaît que les accidents sur la RD903 impliquaient exclusivement des personnes faisant de petits trajets, donc qui n'auraient pas pris l'autoroute de toutes les façons. De plus, comme le projet ferait augmenter la circulation globale dans le Chablais, on peut considérer qu'on risquerait des effets pervers avec finalement davantage d'accidents. La sécurité ne peut donc être invoquée comme motif d'utilité publique pour ce projet.

10/ Les débouchés

A l'Est, les flux de l'autoroute se déverseront directement sur le contournement, déjà encombré, puis seront distribués sur différentes routes et dans la ville de Thonon. On ne retrouve pas, dans l'étude d'impact, la somme de tous les flux arrivant dans Thonon avec la comparaison état projeté / état de référence. Ce défaut d'information globale est de nature à désinformer les Thononais sur la quantité de véhicules qui risque de se déverser en ville. Nous rappelons que Thonon mène actuellement une politique en faveur des mobilités douces et a fortement augmenté le prix de ses parkings afin de décourager l'utilisation de la voiture, ce qui est contradictoire avec l'arrivée de l'autoroute.

A l'ouest, l'autoroute arrive au milieu d'une voie rapide qui relie Machilly à Douvaine. Pour relier Thonon à Douvaine, l'intérêt est nul puisqu'il faut mieux emprunter directement le D1005 depuis Thonon pour ne pas faire de détour (d'ailleurs le report de la D1005 vers l'autoroute est évalué à 10%, pas plus).

L'issue est donc essentiellement vers Moniaz (et sa douane) ou la voie rapide. Il n'y a pas de voie routière prévue pour atténuer l'effet entonnoir qui se produira inévitablement au hameau de Moniaz : faire déboucher une partie du flux d'une autoroute dans un hameau avec une voie de circulation aussi étroite est quasiment criminel si on en croit les habitants. La voie rapide n'est pas en accès direct par rapport à l'issue de la route venant de Bons, qui elle, se raccorderait directement. Un nombre conséquent de véhicules va donc arriver sur cette voie rapide, et ensuite, se déverser au carrefour des chasseurs, avec une augmentation notable du nombre de véhicules (tronçon n° 154). Ces véhicules se répartiront ensuite vers Annemasse ou en direction de Bonne, mais de toutes les façons en basse vallée de l'Arve. Nous avons signalé, lors de la Concertation de 2016, qu'il était aberrant de faire déboucher une nouvelle autoroute dans une vallée en souffrance et où il avait été indispensable d'établir un PPA, nous le redisons.

Quoiqu'il en soit, on prévoit donc une autoroute de 16,5 km qui sera un tronçon isolé entre des départementales incapables d'absorber l'excès de trafic (routes en direction d'Amphion par exemple) et des routes minuscules en traversée de hameau.

11/ L'impact sur l'économie locale

L'exemple du dynamisme de la Vallée de l'Arve est souvent pris en exemple, mais cette vallée était déjà industrialisée avant l'arrivée de l'autoroute et il y a eu au contraire une désertification des commerces de centre-ville à Cluses et Bonneville avec son arrivée. La Maurienne a perdu des emplois quand l'autoroute est arrivée... Les entreprises locales, à Thonon comme à Bons, sont florissantes. De plus, si certains appellent de leur vœu de nouvelles entreprises, c'est qu'ils oublient les problèmes de foncier dans la région.

Le nombre de camions augmente toutefois de façon préoccupante mais la seule réponse à y apporter est le train de marchandise.

Cas particulier des eaux d'Evian : Le projet Oméga, qui a fait l'objet d'une DUP, a permis une augmentation de production. L'image des eaux d'Evian se ternit actuellement puisque sa direction réclame cette autoroute. Or on ne vend pas de l'eau en détruisant les zones humides. De plus, il suffit de regarder les bouchons qui apparaîtront à cause de l'autoroute pour dissuader définitivement « La Cachat » de réclamer l'autoroute.

(*rappel* : Le tronçon 154 (les chasseurs) (extrait des tableaux de l'étude d'impact)

Etat initial (aujourd'hui) : 4834 voitures

Etat référence (c'est-à-dire sans l'autoroute) 2028 : 6179 voitures

Etat avec autoroute en 2028 : 6712 voitures

(*Soit 600 voitures en + sur la route au bout de 4 ans si on fait l'autoroute ... que si on ne la fait pas*)

Cas particulier du tourisme : toujours sur le même principe de la croissance du nouveau trafic généré par la création de l'autoroute, le Chablais a tout intérêt à ne pas la construire si nous ne voulons pas que les touristes fassent demi-tour avant même d'entrer dans le Chablais. L'image Géopark cadre aussi assez mal avec la destruction des sols pour une autoroute.

12/ Le contexte frontalier

De nombreux membres de nos groupes sont frontaliers. Ils ont rejoint l'opposition à l'autoroute parce que cela n'a pas de sens de faire des trajets pendulaires tout seul dans sa voiture, tous aux mêmes horaires, les uns derrière les autres, au mieux en covoiturage. La solution pour eux est d'utiliser un mode de transport différent (le rail) ou un moyen de transport qui ferait réellement gagner du temps (le BHNS sur l'axe Douvaine). Dans ces conditions, si les frontaliers ne prennent pas l'autoroute parce qu'ils font le choix du report modal, elle ne sera pas rentabilisée et cela justifie pleinement que cette autoroute ne soit pas déclarée d'utilité publique.

Il est tout à fait envisageable que Genève rende payante l'entrée de la ville, voire du canton, ce qui aurait un effet définitivement dissuasif à l'utilisation de l'automobile. Quant au maire de Genève, monsieur Rémy Pagani, il s'est exprimé contre le projet autoroutier le 26 mai 2018, lors de l'« agrovélorution » de l'ACPAT. Il était mandaté par l'exécutif genevois pour s'exprimer.

13/ Les PLU

La plupart des communes riveraines ont modifié leur PLU ce printemps ou sont en train de le faire. Cela revient à dire que l'on a maintenu les populations locales dans l'ignorance des impacts réels de l'autoroute sur leurs conditions de vie, leur qualité de vie (*la promenade du dimanche dans les champs et la forêt de Planbois ; une vie sans avoir le bruit de la circulation à proximité ; la sensation de vivre à la campagne...*) et leur bien (perte de valeur) : tout cela n'a pas encore été assimilé par ces riverains qui n'ont pas eu le temps de mesurer

les conséquences de la présence de l'autoroute dans leur commune. Sans pouvoir dire qu'il y a un défaut volontaire d'information, nous considérons qu'il y a eu une insuffisance d'information en amont.

14/ L'impact sur l'agriculture :

Si on en croit le rapport de la chambre d'agriculture, la disparition des surfaces agricoles et du nombre d'exploitations sont catastrophiques en Haute -Savoie. Même si l'avis de la Chambre d'agriculture sur le projet est positif, les chiffres et tableaux déclinés au long des pages du rapport de cette même chambre nous font dire qu'à présent notre département ne peut plus s'offrir le luxe de perdre des surfaces agricoles.

Or, les conséquences du projet vues dans l'étude d'impact :

La pièce 5.C, tableau 4.5 :

« Perte de foncier et réduction des capacités de production (30 exploitations et 53 ha directement impactés par les emprises prévisionnelles). Morcellement de parcelles (une 30aine de tènements d'une surface moyenne de 11 ha morcelés par le tracé indicatif). »

Le département a déjà perdu beaucoup trop de surfaces agricoles, personne ne peut prétendre en ignorer la valeur pour notre économie, pour notre alimentation, et pour notre sécurité, il est temps d'arrêter. Les mesures compensatoires prévues par la chambre d'agriculture et les collectivités ne sont pas acceptables.

15/ L'impact sur les surfaces naturelles :

Catastrophique et non compensable : la perte du sol naturel, quel que soit sa « valeur » - si on distingue les zones humides des forêts ou de la nature ordinaire- , est la première perte de biodiversité puisque la terre elle-même contient des microorganismes et des êtres vivants qui disparaissent irrémédiablement en artificialisant le sol.

L'autorité environnementale, en 2.1 souligne : « L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation de l'impact du projet sur les sols. »

Le § 8.2.4 de la pièce 5B a été complété par les maîtres d'ouvrages, mais cette réponse est largement insuffisante du fait des surfaces impactées : « L'artificialisation des sols a des impacts :

- sur les caractéristiques physiques, physicochimiques et chimiques des sols avec une diminution des organismes et la biodiversité des sols ;

sur les paysages, les habitats et les espèces végétales et animales avec une réduction du nombre d'espèces et d'effets coupures »

Nous espérons une analyse plus complète, mais elle ne viendra pas parce que davantage de précision sur les incidences montrerait d'emblée qu'il faut renoncer au projet. Il y a une perte trop importante des services systémiques du sol en artificialisant pour ce projet autoroutier.

16/ L'impact sur les zones humides et l'eau

16A/ les zones humides

Après lecture de l'étude d'impact on ne peut plus donner un avis positif sur l'autoroute. En effet, les différentes cartes à disposition du public montrent que l'ouvrage impacte de nombreuses fois des zones humides tout le long du tracé. Pièce 5, figures 19, 20, 21 et 22.

Il est inconcevable de les détruire, et c'est l'Etat lui-même qui le dit, grâce au classement Ramsar, que les zones humides sont considérées comme des infrastructures naturelles stratégiques.

L'AE recommande : « L'AE recommande de préciser les secteurs ayant été visités pour réaliser l'inventaire et de réaliser ou, à défaut, d'inscrire au cahier des charges de la concession la nécessité de réaliser (etc) »

Or, même si une réponse est donnée par le concessionnaire et même si les inventaires de ce qui va être détruit sont complets, nous considérons que ce n'est pas une raison pour détruire. De toutes les façons, les lois sur les mesures compensatoires seront inapplicables parce qu'il n'y a aucune possibilité de compenser des surfaces aussi importantes à proximité de l'ouvrage faute de foncier, cela suffira à arrêter le projet.

16B/ l'eau

Les écoulements seront à jamais modifiés, l'eau sera canalisée, et si on met bout à bout les longueurs canalisées, on arrive au chiffre de 2400 m.

Les risques de pollutions pendant le chantier sont importants et nous avons bien compris que le concessionnaire aura à cœur de les éviter. Mais la pollution accidentelle peut ne pas se produire, la pollution habituelle, elle, par contre, est inévitable et c'est ce que nous refusons. Par exemple, ce n'est pas parce qu'il y aura une autoroute que l'on arrêtera de saler la RD903 et la RD1005. On double le nombre de voies donc on multiplie par 2 l'épandage de sel. Comme le sel est envoyé par « giclage », il est impossible de protéger complètement les abords. L'étude d'impact explique bien le problème de ce qui est appelé là « les fondants », page 18 sur 299 de la pièce 5.b, qui sera une pollution saisonnière, mais inévitable. Il est expliqué aussi que les bassins de rétention ne retiennent pas le sel. Il se retrouvera dans la nature en quantité significative dans un milieu extrêmement sensible. L'étude d'impact estime la quantité de sel répandu par an à 23 tonnes, ce qui n'est pas acceptable étant donné que le projet se fait en grande partie en zones humides.

17/ L'impact sur les forêts

Les arbres : L'Etude d'impact souligne la qualité forestière du Chablais.

6.4.3.1 : « Les végétations du bassin lémanique appartiennent à l'étage collinéen. Les végétations dominantes correspondent notamment à des :

- _ Chênaies-charmaies collinéennes neutro-calcicoles,
- _ Aulnaies-frênaies des bords de petits ruisseaux,
- _ Aulnaies glutineuses et Saulaies marécageuses,
- _ Prairies de fauche mésotrophes à eutrophes collinéennes,
- _ Prairies mésophiles pâturées eutrophes. »

6.4.11.1 Analyse écologique globale. On lit, dans une remarque sur les chiroptères. « L'aire d'étude comprend de grandes forêts aux vieux arbres offrant potentiellement des cavités favorables »

6.5.2.2 Espaces agricoles : « Aux abords des fermes, des hameaux ou des villages, de vieux vergers (de noyers ou de pommiers) et quelques arbres isolés ponctuent les prairies et les terres labourées ; ils réduisent l'échelle interne du paysage et génèrent des ambiances pittoresques. »

Cet intérêt pour les arbres, soit parce qu'ils abritent des espèces particulières, soit simplement pour la beauté du paysage, revient plusieurs fois. La concertation a eu lieu en 2016. Or, depuis, une prise de conscience énorme a eu lieu sur ce qu'est un arbre grâce au travail de Peter Wohlleben. Supprimer des arbres en grande quantité est contraire à l'intérêt public parce que les forêts ont un rôle régulateur pour le climat, parce que les forêts sont des habitats pour les autres être vivants, et aussi parce qu'on a aujourd'hui compris qu'un arbre était aussi une vie à préserver.

La forêt de Planbois est une ZNIEFF de type I, avec des zones II, des Natura 2000... l'étude d'impact le rappelle plusieurs fois mais les maîtres d'ouvrage ne semblent pas en avoir pris conscience puisqu'ils dirigent un projet qui l'entaille.

18/ L'impact sur la faune et la flore

Les tableaux de l'étude d'impact montrent que les enjeux sont énormes, inévitables et nous savons que les destructions seront non compensables. Des animaux seront tués en grande quantité, et qu'il s'agisse d'espèces protégées ou communes, cela n'est pas acceptable dans un département où tous les animaux ou presque voient leur nombre en constante diminution, toujours sous pression à cause de l'urbanisation. Nous laissons le soin aux associations environnementalistes de développer leurs arguments mais ces chapitres sur la faune et la flore sont largement suffisants à demander à renoncer au projet. Aucune mesure compensatoire n'arrivera à compenser un tel massacre, le nombre d'individus vivants et d'espèces touchés est trop important.

19/ L'impact sur la nuit

Le respect du ciel nocturne ne passe pas par un tel projet : Un trait lumineux dû aux phares des voitures trouera la forêt de Planbois et les champs, perturbant tout l'écosystème nocturne. L'étude d'impact ne fait pas état de la pollution lumineuse autrement que pour les riverains humains. Une disparition massive des insectes est à craindre à cause de la disparition du biotope, mais, au voisinage, la destruction des insectes nocturnes à cause des phares est certaine.

La pollution visuelle va être aussi importante depuis les montagnes et contribuera à nous empêcher encore un peu plus de voir les étoiles depuis nos villes et villages.

20/ L'impact sur la qualité de l'air

La croissance du trafic due à l'existence du projet ajouté au choix de facilité des transporteurs qui préféreront la route au rail, aura rapidement un impact fortement négatif sur la qualité de l'air. Du reste, cet impact négatif est confirmé par l'étude d'impact. Les élus invoquent une diminution des arrêts/ remises en marche des moteurs et pensent que cela va faire diminuer les émissions liées aux moteurs. Mais cela sera rapidement compensé par la croissance du nombre de véhicules

Cependant, les conclusions de l'étude d'impact sont faussées puisqu'elles ne sont établies que sur des comparaisons comme celle entre la RD903 avec et sans projet pour justifier l'amélioration de la qualité de l'air.

Or c'est la somme des pollutions sur les 3 voies (autoroute et les 2 RD) qu'il faut comparer, et surtout, la pollution en entrée et sortie de projet. Et, là, l'écart de pollution au niveau du carrefour des chasseurs (par exemple) avec et sans projet montre que le projet fait fortement augmenter la pollution globale. On remarque que sur les figures indiquant les concentrations moyennes en NO₂, les traits rouges indiquent des concentrations supérieures à 40 microgrammes par m³. Or l'échelle ne prévoit pas de valeur supérieure alors qu'on sait très bien que si les valeurs sont déjà supérieures sur certains tronçons à l'état de référence à des endroits où la circulation va augmenter (« plat de St Cergues = actuelle voie rapide), il faudrait pouvoir visualiser l'augmentation de ces valeurs à l'état projeté.

Ces schémas donnent donc une vision a minima de la pollution aux Nox.

De toutes les façons, les chiffres donnés dans les études et la façon dont conclut le maître d'ouvrage sont en distorsion.

Ce serait donc irresponsable de réaliser le projet alors même que la circulation se déversera en zone de PPA, alors même que la France va comparaitre devant la Cour Européenne pour inaction sur le respect de la qualité de l'air, notamment sur des particules liées en grosse partie au trafic routier.

21/ L'impact sur le climat :

Le projet va à l'encontre de toutes les préconisations internationales et de tous les engagements de la France à réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Le trafic induit par le projet va faire augmenter les émissions de CO₂, c'est un encouragement à la mobilité individuelle qui va bien sûr à l'encontre de la protection du climat.

Finalement, l'Etude d'impact, pièce 5c l'admet :

5.7 Effet sur les émissions de gaz à effet de serre

L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet met en évidence une augmentation

des émissions de l'ordre de 14% sur la période 2014 / 2024 par rapport à l'état de référence 2014 puis 9% sur

la période 2024 / 2044 due à une augmentation des vitesses de circulation sur le projet par rapport aux

vitesse pratiquées sur le réseau local ainsi qu'à l'augmentation des mobilités au sein du périmètre d'étude

Ce chapitre est clair et sans appel, le projet autoroutier va à l'encontre du respect du climat.

Il nous semble plus important de protéger le climat que de satisfaire à l'envie de rouler plus vite de quelques uns qui de toutes les façons finiront par perdre encore plus de temps.

22/ Les distorsions sur la quantité de granulat :

L'étude d'impact dit que les apports ne seront pas nécessaires.

Or, le Schéma départemental des carrières explique dès 2014 que l'autoroute nécessite de grosses quantités de granulat.

Donc il faudra apporter des matériaux, qui eux-mêmes vont générer des transports, des conflits locaux (habituels entre les riverains et les carriers) et d'importantes émissions de gaz à effet de serre.

23/ L'impact du chantier sur le climat avant la mise en service

L'impact est considéré par le concessionnaire comme négligeable. Même après les demandes de l'Autorité Environnementale, aucune précision n'est apportée, ni sur les émissions dues au brassage des matériaux, ni sur les engins. Les engins utilisés pour ce type de chantier sont toujours très puissants et très consommateurs d'énergie, et polluants. De plus, nous sommes dans une zone avec des terres recelant beaucoup d'humidité, leur brassage va fatalement dégager du méthane, et dire que cela n'a pas d'impact global sur le climat c'est nier que chaque projet a sa petite part de responsabilité dans le changement global. Les maîtres d'ouvrages ne font pas l'effort de mener leur réflexion jusqu'au bout et de répondre à l'autorité environnementale. Ainsi, dans la pièce 5.c, le tableau intitulé 4.2 « Effets et mesures liés au milieu physique » fait comme si ces deux types d'impacts n'existaient pas.

Nous considérons que ces travaux vont engendrer suffisamment d'émission de gaz à effet de serre pour qu'on doive en tenir compte. Et donc ne pas faire ses travaux.

24/ Le bruit

Les études de bruit ont été menées et complétées suite à l'avis de l'AE. Mais ce n'est pas parce que les riverains ont une idée du bruit qu'ils subiront que le niveau de bruit en devient acceptable. Un ronronnement perpétuel sera perçu même de loin (cf les différents tableaux, et la gêne liée à ce type d'ouvrage sera constante. L'étude d'impact donne bien des chiffres sur le bruit mais il est intéressant, pour comparer, de rappeler qu'une voix parlée est aux environs de 55 dB à 60 dB. Les riverains les plus proches seront un peu protégés par des murs anti-bruit, mais la gêne sera ressentie jusqu'à plusieurs centaines de mètres. La quiétude que les promeneurs éprouvent au Château des Allinges (site Géopark) en sera altérée.

25 / Le cahier des charges et le choix du concessionnaire :

Le cahier des charges s'avère fondamental dans ce projet. L'autorité Environnementale indique du reste :

L'AE recommande de joindre au dossier d'enquête publique le volet environnemental de l'appel d'offres destiné à choisir le concessionnaire

Or, la réponse apportée par le maître d'ouvrage est :

« Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les mesures, définies dans le dossier d'enquête (pièce 5B) destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables de la liaison autoroutière concédée sur l'environnement et la santé humaine, et les modalités de suivi associées, complétées par celles retenues à l'issue de la procédure d'enquête d'utilité publique, seront annexées à l'acte déclaratif d'utilité publique. Par nature un dossier des engagements de l'État est rédigé à la suite de la déclaration d'utilité publique de l'opération concernée. Dans le cas de la liaison autoroutière Machilly Thonon-les-Bains, il constituera le volet environnemental de l'appel d'offres de concession »

(page 22 sur 75 de la pièce sur l'avis de l'autorité environnementale.

Cette réponse ne nous convient pas, il y a trop d'espaces sensibles, d'espèces qui seront mises en danger par le projet. Ici, même le choix de déplacer le tracé de quelques mètres ici ou là a son importance pour la biodiversité mais ne se fera probablement pas au même coût. Nous savons qu'il sera très difficile de trouver un concessionnaire étant donné les

coûts de la construction et le peu de fréquentation, donc nous craignons un cahier des charges a minima et nous savons que c'est la Nature qui en fera les frais.

Conclusion :

Nous vous demandons donc de dûment noter notre avis négatif. Nous tenons à souligner que cette enquête publique est faussée par une omniprésence du Conseil Départemental qui n'a pas hésité à dépenser l'argent des contribuables pour organiser une propagande démesurée sur ce projet d'autoroute, alors que ce n'est pour l'instant qu'un projet politique et non pas d'utilité publique. Les textes de cette propagande contredisent la liste des impacts négatifs pourtant avérés et répertoriés dans l'Etude d'impact.

En vous remerciant pour votre lecture attentive, nous vous prions d'accepter les salutations de nos associations et groupe.

*Rapporteuse du document, E.Charmot
(conseil agriculture : R. Balthassat et C. Pinget, étude des coûts : JPBurnet, visites terrains : tous les membres dont V. Buisson, impact pour Lully/Perrignier : A. Granget et A. Bullat, lecture critique de l'Etude d'impact E. Charmot (ensemble des documents) et M. Berger (faune/flore), calendrier Ceva : G. Berthon, conseil pollution particules fines : A. Lassman, idées frontaliers : F. Greffet, relations Genève : adhérent anonyme, passation/conservation des archives des précédentes enquêtes publiques : R. Layat) et les contributions ponctuelles des membres de Thonon Ecologie et des adhérents de l'ACPAT/DCPH.
Les membres de l'ACPAT, DCPH et Thonon-Ecologie gardent la possibilité de donner un avis qui compléterait celui-ci mais ne concernerait qu'une partie des adhérents.*