

Les Amis de la Terre en Haute-Savoie

Maison des associations

23, allée des Harmonies

Cran-Gevrier

74960 ANNECY

☎ : 06.24.27.45.04

✉ : contact@amisdelaterre74.org

www.amisdelaterre74.org



**Les Amis
de la Terre**

M. le Président de la Commission
d'enquête publique RD3508
Mairie d'Epagny-Metz-Tessy
143 rue de la République
74330 EPAGNY-METZ-TESSY

Cran-Gevrier, le 07/05/2018

Bonjour

Nous vous adressons par le présent courrier la contribution des Amis de la Terre en Haute-Savoie à l'enquête publique sur le projet de Doublement de la RD3508 entre l'échangeur de Gillon et l'échangeur de l'Hôpital.

Nous voulons croire que cela puisse servir à quelque chose, bien que les dernières consultations de ce type ont montré le peu de cas qui est fait de l'avis de la population et des associations sur des projets à fort impact environnemental.

Ainsi le projet de passage à 2X3 voies de l'A41 Nord vient d'être déclaré d'utilité publique malgré le fait qu'il y ait eu **11 fois plus d'avis défavorables que favorables** sur le registre dématérialisé.

Et si d'aventure les conclusions de la commission d'enquête rejoignent celles majoritairement exprimées par la population (projet de centre de congrès sur la presqu'île d'Albigny à Annecy), le promoteur du projet (la communauté du Grand Annecy) passe outre cet avis et le préfet signe la déclaration d'utilité publique.

Malgré tout, nous tenons à vous faire part des critiques suivantes sur ce projet d'élargissement de la RD3508.

Note préliminaire :

Dans cette contribution, il sera fait plusieurs fois référence au document d'étude d'impact intitulé « *Doublement de la RD3508 entre l'échangeur de Gillon et l'échangeur de l'Hôpital, JANVIER 2018, DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE, PIECE E: ETUDE D'IMPACT* », document dont la première page est notée « page 61 ». Les pages mentionnées infra font référence aux pages du document pdf, c'est-à-dire que si nous voulons par exemple faire référence à la première page de ce document nous la mentionnerons comme étant la page 1 et non la page 61.

Impact sur le réchauffement climatique

Nous voudrions d'abord rappeler le contexte au travers des faits suivants :

- Au mois de novembre dernier, 15.000 scientifiques du monde entier ont lancé un appel pour que l'on réduise rapidement nos émissions de gaz à effet de serre (GES), afin d'éviter « **une souffrance généralisée** »
- Au mois de décembre, le Président de la République, Emmanuel Macron, a déclaré à l'occasion du « One Planet Summit » à Paris sur le réchauffement climatique : « **On est en train de perdre la bataille. Ceux qui étaient avant nous avaient une chance : ils pouvaient dire "on ne savait pas". Depuis une vingtaine d'années, on sait.** »
- Le 18 janvier, l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) a confirmé que **2015, 2016 et 2017 sont les trois années les plus chaudes** depuis le début des relevés météorologiques au XIX^e siècle, ce qui fait dire à l'OMM : « *le rythme du réchauffement constaté ces trois dernières années est exceptionnel.* »

On aurait donc pu s'attendre à ce que les projets d'infrastructure tiennent désormais compte du danger qui nous menace. On ne peut hélas que constater que tout continue comme avant, comme du temps où l'on ne savait pas.

Ainsi, le Conseil Départemental (CD74) et la Communauté de l'agglomération d'Annecy (C2A) ont signé en 2016 une convention de financement à hauteur de 432 millions d'euros pour les transports dans l'agglomération, dont **80% concernent des projets routiers** parmi lesquels le doublement de la RD3508.

Or, tout nouveau projet routier augmente mécaniquement la circulation automobile et donc la pollution et les émissions de GES par effet de trafic induit.

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) nous prévient : si l'on continue comme si de rien n'était, l'augmentation de la température mondiale serait de 4 à 5°C à la fin du siècle, bien au-delà de l'objectif de l'accord de Paris lors de la COP21 en 2015, où la France et tous les autres pays se sont engagés à contenir le réchauffement climatique bien en deçà de 2°C et à s'efforcer de le limiter à 1,5°C.

Un indicateur qui selon nous est très important pour mesurer l'impact environnemental d'un projet routier est le trafic induit. Dans l'étude d'impact sur la RD3508, il est assez difficile pour nous de trouver cette information, que l'on devine malgré tout à travers quelques indications qui n'indiquent cependant pas toutes le même chiffre. Ainsi peut-on relever :

- Page 18 : « *Le projet contribuera à une augmentation supplémentaire des coûts collectifs liés à la qualité de l'air d'environ **5,5%** en raison de l'augmentation de trafic due au doublement de l'infrastructure et de l'augmentation du trafic des infrastructures en liaison avec la RD3508. Le projet contribuera à une augmentation supplémentaire des coûts collectifs relatifs à l'effet de serre d'environ **5,5%** également en raison de l'augmentation du trafic due au doublement de la RD3508.* »
- Plus loin page 18 : « *La réalisation du projet induit une augmentation des consommations énergétiques d'environ **20%**, directement liée à la croissance du trafic (la consommation d'énergie étant proportionnelle).* »
- Page 135 dans le tableau de synthèse des données de trafic, si l'on en croit la ligne « ID Voie 13 (RD3508 Nord) », on aurait en 2040 **8%** de trafic en plus en situation avec projet par rapport à une situation sans projet.

Quel que soit le chiffre exact à retenir (+5,5%, +20% ou +8%), il est en totale contradiction avec les objectifs français et européens en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES), qui sont d'abaisser ces émissions de 30 à 40% d'ici 2030.

Impact sur la pollution de l'air

Nous rappelons qu'il s'agit là d'une question de santé publique, qu'Annecy a été la ville la plus polluée de Rhône-Alpes aux particules fines cancérigènes PM2,5 en 2014, 2015 et 2016 (source : Air Rhône-Alpes), que **les habitants de l'agglomération perdent 11 mois d'espérance de vie** à cause de cette pollution et que **70 décès par an** lui sont attribués dans l'agglomération (source : Santé Publique France, ex-InVS).

Or, dans cette étude d'impact sur le doublement de la RD3508, le sujet de la pollution de l'air est pour le moins traité avec légèreté.

Nous en avons l'habitude : déjà l'enquête publique sur l'élargissement de l'A41 prétendait qu'il n'y aurait pas de trafic induit par le projet et donc pas de pollution supplémentaire !

Ce n'est guère mieux ici pour la RD3508 puisqu'il est écrit, pour ne citer qu'un extrait (page 12) : « *Le doublement de la RD3508 n'apporte pas de variations de concentrations significatives pour les deux polluants représentatifs des pollutions d'origine routières (NO2 et benzène) en comparaison avec l'évolution du secteur sans projet. De ce fait, aucune mesure n'est requise en faveur de la qualité de l'air.* »

Ainsi donc favoriser le trafic routier n'aurait que peu ou pas d'impact sur la pollution... Il est pourtant de notoriété publique que réduire la circulation automobile contribue à l'amélioration de la qualité de l'air, mais apparemment cette évidence ne s'appliquerait donc pas au bassin annécien.

Par ailleurs, au sujet de la qualité de l'air, il nous est expliqué page 128 que l'hypothèse retenue est celle d'une baisse annuelle de 6% des émissions polluantes des véhicules entre 2015 et 2040. Nous voulons fortement mettre en doute cette estimation pour le moins hasardeuse.

Ainsi, en 2040 un véhicule du parc automobile polluerait en moyenne 79% de moins qu'en 2015.

Cela nous semble d'un optimisme totalement irréaliste, sans même tenir compte du fait que selon AIRPARIF, les émissions de particules « hors échappement », dues à l'usure des routes, des pneus et des plaquettes de freins (abrasion), sont responsables de 41% des émissions de PM10 pour le trafic routier (en Ile-de-France).

Conclusion

On peut difficilement ne pas remarquer que ce projet d'élargissement de la RD3508, dont il est prévu qu'il s'étende à sa partie Sud, se trouve d'un côté dans le prolongement du projet d'élargissement de l'A41 Nord, et de l'autre côté dans le prolongement du tunnel sous le Semnoz et de sa NVU : la boucle est bouclée. Tous ces projets, s'ils se réalisaient, s'enverraient mutuellement de nouveaux trafics, et nous ne comprenons pas comment on peut ne pas avoir prévu d'étude d'impact globale, ces projets constituant d'évidence un ensemble imbriqué, que cela ait été pensé ou non.

Pour faire baisser les émissions de GES et de polluants liés aux déplacements, il n'y a pas d'autres solutions que de se déplacer moins et/ou de se déplacer mieux.

Devant l'urgence climatique et sanitaire, que plus personne n'est censé ignorer car largement démontrée par les études scientifiques, il faut provoquer un report modal massif vers des moyens de transports moins émetteurs au lieu de favoriser encore et toujours le trafic automobile au détriment des modes de déplacement plus doux.

Pour ce qui concerne la RD3508, cet élargissement à 2X2 voies ne se justifierait que si les nouvelles voies étaient exclusivement réservées aux transports en commun, voire aux voitures contenant au minimum deux puis trois personnes (« Véhicules à occupation multiple » - VOM), comme cela se fait de plus en plus

en Amérique du Nord mais aussi en Europe. Ainsi nous aurions, sur le secteur de la RD3508, une véritable incitation à prendre les transports en commun ou à partager sa voiture.
En revanche, si ces nouvelles voies étaient ouvertes à tous les véhicules, cela ne pourrait qu'augmenter les émissions de GES et de polluants, à l'heure où pourtant tout le monde s'accorde à dire, par conviction ou par posture, qu'il faut les diminuer fortement.

Cordialement,

Bruno d'Halluin,
réfèrent transports
et qualité de l'air

Ghislaine Lombart,
référente transports
et qualité de l'air