

**Sujet :** [INTERNET] Seynod - Création nouvelle voie routière chemin de Branchy

**De :** > maxime.bonjour (par Internet) <maxime.bonjour@zacyl.net>

**Date :** 24/10/2023 à 22:02

**Pour :** ddt-enquetes-publiques@haute-savoie.gouv.fr

Bonjour,

ci-joint mon avis concernant le projet cité en PJ.

Merci.

— Pièces jointes : —

Avis.pdf

303 Ko

Bonjour,

En tant qu'habitant de Seynod, je porte à votre connaissance mon avis DÉFAVORABLE concernant ce projet.

En effet, même si je comprends bien l'agacement des riverains du fait du volume du trafic devant chez eux, construire une nouvelle route n'est pas la solution, pour plusieurs raisons :

- en réduisant les temps de trajet, ce projet va encourager l'utilisation de l'automobile (alors que c'est l'exact inverse qui est souhaité et souhaitable) et aura des effets pervers pour la zone en particulier et l'agglomération en général ;
- de nombreux riverains pointent le non-respect de la limitation à 30 km/h et de l'interdiction des semi-remorques supérieurs à 3,5 tonnes. Avant de dépenser des millions d'euros pour détruire un paysage apprécié et appréciable : s'est-on donné les moyens de faire respecter ces règles ? Si les infractions sont si courantes : combien d'amendes ont été dressées ? La Police Municipale peut-elle nous communiquer ses chiffres ? D'autres solutions techniques ont-elles été étudiées (comme la modification du plan de circulation de la zone) ? Aussi, comment faire croire que la limitation à 50 km/h de la nouvelle voirie (mesure de réduction du présent projet) sera respectée ?
- ce projet prévoit de détruire un endroit de promenade facilement accessible depuis le centre-ville de Seynod, et repousser toujours plus loin l'accès à un cadre naturel et agricole pour les citadins. Est-ce vraiment cela améliorer la cadre de vie à Branchy ?

Les leviers pour ramener la sérénité aux riverains sont la baisse du trafic automobile et le respect, voire le renforcement, des règles de circulation (limitation de vitesse, interdiction de certains véhicules, etc.).

Certainement pas la création d'une nouvelle route pour accompagner une hausse du trafic non souhaitable et combattue par ailleurs.

De plus, je souhaite porter à votre connaissance quelques considérations plus approfondies, d'abord sur la forme :

- La demande d'autorisation environnementale a été retouchée (page 3 – Informations obligatoires sur le projet) via un logiciel de modification de PDF. Y a-t-il eu d'autres retouches ? Avant/après son dépôt ? Quel crédit porter à ce document ?
- L'arrêté de la DDT (page 2) indique que le dossier d'enquête comporte l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse, l'avis de l'agence régionale de santé, l'avis DREAL ARA\_SEHN\_PPME : aucun de ces documents n'était présent sur le site de la préfecture jusqu'au 11/10/2023. Ils ont été ajoutés à cette date après que j'en ai fait part au commissaire-enquêteur, et restent difficile d'accès (il faut suivre « Lien » alors que toutes les autres pièces s'intitulent « déviation Branchy O-X ») : combien de personnes n'ont pas pu avoir accès à ces documents ? Que ce serait-il passer si je n'en avais pas fait la remarque ?
- L'étude d'impact est censée comporter 13 annexes : aucune n'est présente (pages 403 à 416). Elles ont été ajoutées dans les mêmes conditions que les pièces susmentionnées au point précédent. Des pièces très importantes ont été absentes du site internet pendant la moitié de l'enquête publique : cela permet-il au public de disposer d'une information complète sur le projet ?

- Je suis allé à la rencontre du commissaire-enquêteur. Il m'a été très difficile de le trouver dans la mairie de Seynod : aucune indication/panneau, 2 personnes différentes à l'accueil m'ont indiqué chacune des directions opposées, qui se sont révélées inexactes. Errant dans les couloirs de l'Hôtel de Ville, j'ai été accompagné difficilement par un agent de la Ville croisé par hasard jusqu'au commissaire-enquêteur. Combien de personnes ont renoncé devant la difficulté ?

Voici pour la forme, maintenant quelques éléments sur le fond, et plus spécialement sur la qualité de l'étude d'impact, qui me paraît d'un niveau très médiocre. Voici quelques exemples emblématiques, et loin d'être exhaustifs :

- Étude d'impact – pages 89 à 91 : les chiffres donnés sont relatifs à la Corrèze et à la Nouvelle-Aquitaine. Est-ce un copier-coller malheureux avec une autre étude d'impact ? Comment est-ce possible qu'une telle erreur ne soit pas vue et corrigée avant l'enquête publique ? Dans ces conditions, quel crédit apporter aux chiffres de cette étude d'impact ? Ont-ils été vérifiés/contrôlés par quelqu'un ?

- Étude d'impact – page 106 : il est affirmé qu'« au regard [...] des recommandations de l'OMS, il apparaît pour l'ensemble des 3 stations [de mesure les plus proches], aucun dépassement des seuils réglementaires pour les divers polluants mesurés, les teneurs observées respectent les valeurs limites de concentrations dans l'air pour la protection de la santé. »

Pour pouvoir affirmer cela, l'étude d'impact se base sur des mesures entre 2016 et 2020, au regard des recommandations de l'OMS datant de 2005. Or, une revue exhaustive de la littérature des 15 dernières années a conduit l'OMS à publier en 2021 de nouvelles lignes directrices pour la qualité de l'air ambiant bien plus basses et plus exigeantes que celles publiées en 2005. Les mesures des 3 stations (page 101) présentent ainsi de nombreux dépassements.

Au passage, pour n'importe quel connaisseur d'Annecy, l'affirmation « Globalement, le territoire du bassin Annecien est assez peu touché par une mauvaise qualité de l'air. » (page 106) est lunaire. C'est d'ailleurs étonnant puisqu'on peut lire à la page 87 « On notera que le Grand Annecy fait partie des 9 territoires prioritaires de la stratégie régionale 2018 pour la qualité de l'air. »

- Étude d'impact – page 175 : le projet serait compatible avec le Plan de Mobilité (PDM) 2030 dans la mesure où il aurait un impact plutôt positif sur la qualité de l'air de la zone d'étude. C'est oublié un peu vite :
  - o la stratégie du PDM qui vise à « [prolonger] la baisse tendancielle de la part modale de la voiture et des distances parcourues en voiture » (page 27 du PDM) ;
  - o l'action 38 du PDM qui consiste à « Réduire les besoins en déplacements » (page 34 du PDM) ;
  - o l'axe de travail « Favoriser l'usage raisonné de la voiture » (page 144 du PDM) ;
  - o l'axe de travail « Organiser les livraisons et les flux de marchandises » qui fixe comme objectif « la réduction des distances parcourues » (page 175 du PDM).

Or, l'étude d'impact et son étude trafic (annoncée mais non disponible en ligne jusqu'au 11/10/2023) considère une « croissance naturelle du trafic ». Il est prévu que le nouveau barreau routier voit son trafic augmenter de presque 20 % en 20 ans (page 266). Ceci est donc en totale contradiction avec le PDM. C'est d'autant plus problématique que le principal argument en faveur du projet est de réduire la circulation dans des rues résidentielles, ce que le déploiement du PDM doit permettre sans la réalisation du projet.

Au passage, le lien hypertexte vers le site internet du Grand Annecy est mort. Le bon lien : <https://www.grandannecy.fr/mon-quotidien/facilite-mes-transports/plan-de-mobilite-2030>

- Étude d'impact – page 266 : l'étude trafic semble conclure que « Le projet en lui-même ne sera pas à l'origine d'une augmentation de trafic, celle-ci résultera d'une croissance « naturelle » du trafic par rapport à l'état actuel. ».

Or il s'agit en fait d'une hypothèse de départ de l'étude trafic (page 13/33 de l'étude trafic) !

Le trafic induit est tout simplement ignoré, et l'étude d'impact présente cela comme une conclusion de l'étude : c'est un renversement complet ! Reprenons les objectifs du projet : « faciliter la liaison entre la RD1201 et la RD16 », « favoriser l'accès aux zones d'activité », « assurer un itinéraire efficient » : il est évident qu'il y aura du trafic induit !

Le phénomène de trafic induit est bien documenté par la littérature scientifique : quelle est la spécificité du projet qui explique que, cette fois, là création d'une infrastructure de transport ne génère pas de trafic supplémentaire ? Au contraire, n'existe-t-il pas un risque à moyen terme d'augmentation significative du trafic dans les rues résidentielles concernées, du fait de la facilitation des trajets en voiture que le projet permet ?

Pour être honnête, l'étude trafic aurait dû comparer :

- o La situation en 2043 sans barreau routier, avec une baisse du trafic comme prévu par le PDM ;
- o La situation en 2043 avec le barreau routier entraînant du trafic induit, contraire à l'objectif du PDM.

Au passage, on notera l'incohérence entre la synthèse de l'étude trafic (page 31/33) et l'étude d'impact (page 266), qui affirment respectivement :

- o « À l'horizon + 20 ans après la mise en service du barreau : entre 4'715 et 6'125 véh/j. »
- o « À l'horizon + 20 ans après la mise en service du barreau : entre 4'830 et 6'370 véh/j. »

Bref, on ne sait plus trop ce que l'on lit, et ce que valent tous ces chiffres.

- Étude d'impact – page 269 : le titre du chapitre 6.1.3. « Impacts sur la qualité de l'air (émissions de gaz à effet de serre) et la santé humaine » semble entretenir une confusion entre qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre, qui sont 2 problématique différentes. Le paragraphe est d'ailleurs difficilement compréhensible, car à 4 lignes d'intervalle (toujours page 269), on peut lire :
  - o « globalement les volumes de trafics vont augmenter à l'horizon 2043 »
  - o « le projet devrait entraîner une diminution plus contenue du volume de trafic en 2043 »
- Étude d'impact – page 313 : afin de limiter les forts impacts sur les fonctionnalités écologiques, il est proposé comme mesure d'accompagnement le « respect d'une limite d'urbanisation minimale » dans la zone 2AU du PLU. C'est assez incompréhensible puisque le projet se situe lui-même au-delà de cette limite, et vient couper les trames bleues et vertes. D'après l'étude d'impact, « cette zone tampon d'environ 50 m par rapport à la lisière boisée du corridor devrait permettre de conserver une ambiance propice à l'accomplissement du cycle de vie de la biodiversité. » Doit-on on comprendre que le projet ne permet pas de conserver cette ambiance propice ?
- Étude d'impact – page 316 : est traité l'anthropisation d'un paysage agro naturel que provoque ce projet. Autrement dit, cet espace aujourd'hui propice à la promenade, avec des animaux sauvages et domestiques, non loin du centre-ville de Seynod et accessible à pied/vélo va disparaître (qui ira se promener à proximité d'une déviation ?). L'impact potentiel et fort. L'étude d'impact prétend que par des mesures

d'évitement/accompagnement réduirait cet impact à « faible ». Les « activités de promenade (piétonne, cycliste et pédestre) sur le chemin des Muriers » (page 359) vont totalement disparaître (et pas seulement en phase chantier contrairement à ce que l'étude d'impact prétend) mais l'impact résiduel est jugé « faible ». C'est grotesque.

Au regard de la longueur déjà atteinte par mon message, je m'arrête là, mais la liste dressée ici des incohérences et illogismes de cette étude d'impact est loin d'être exhaustive. Cela ne fait que renforcer mon avis DÉFAVORABLE.

Enfin, d'un point de vue plus politique, et donc moins objectif, je trouve assez piquant que des élus ayant lutté contre le tunnel du Semnoz et se permettant des reproches à d'autres collectivités (retenues collinaire à La Clusaz, ZAN à la Région Auvergne-Rhône-Alpes) puissent proposer un projet d'une telle ineptie.

Cordialement,  
Maxime BONJOUR

**Sujet :** [INTERNET] Observations sur l'enquête publique du projet de déviation de Branchy

**De :** > luciabertoni (par Internet) <luciabertoni@hotmail.it>

**Date :** 24/10/2023 à 22:57

**Pour :** "ddt-enquetes-publiques@haute-savoie.gouv.fr" <ddt-enquetes-publiques@haute-savoie.gouv.fr>

Bonjour,

Je souhaiterais faire part de mes observations suite à la lecture du Dossier d'enquête publique du projet de déviation de Branchy

Ce projet au-delà de dénaturer l'environnement des riverains et de bétonner encore plus l'agglomération a de nombreux impacts non négligeables pour l'environnement.

Je cite :

- impact des zones humides sur un total de 1 215m<sup>2</sup>...
- Impact écologique :
  - o 19 espèces protégées et 2 espèces menacées (écureuil roux, muscardin, chiroptères, murin, noctule commune, murin de Bechstein).
  - o Déboisement de nombreux arbres
  - o Impact sur le corridor écologique
  - o Impact sur le paysage
  - o Impact sur des terres agricoles
  - o Pollution routière supplémentaire
  - o Imperméabilisation des sols (chaussée de 10m de large, deux bassins de traitement créés)
- Encore un nouveau chantier bétonné impactant une grande surface ( :
  - o Projet de 2,8 hectares
  - o Imperméabilisation des sols sur une emprise de chaussée de 10m de large
  - o Création de deux bassins de traitement des eaux (impact foncier ++)
  - o Quel impact en émission de CO2 ? Quelle compensation ? quelle superficie d'espace vert rendu par ailleurs ?
- Quelles mesures pour limiter l'impact acoustique du projet ?
- Le budget de ce chantier qui ne semble pas être une priorité sauf pour un voisin proche qui génère déjà suffisamment de nuisance avec le voisinage (Amazon...): 8M€ qui ne sont étrangement par rappelé dans le dossier...
- Le trafic quotidien attendu justifie t'il toutes ces nuisances ? Et quelles autres solutions ont été étudiées en alternative à ce chantier ?

Pour rappel il y avait eut des réunions à la mairie de Seynod il y a plusieurs mois et de nombreux riverains étaient venu exprimer leur mécontentement...

Ce chantier me semble donc être en complète opposition avec le discours de la Municipalité écologique.

Lucia Bertoni

Envoyé à partir de [Outlook pour Android](#)

**Sujet :** [INTERNET] Projet de déviation de Branchy

**De :** > etiennetangari (par Internet) <etiennetangari@live.fr>

**Date :** 25/10/2023 à 11:19

**Pour :** "ddt-enquetes-publiques@haute-savoie.gouv.fr" <ddt-enquetes-publiques@haute-savoie.gouv.fr>

Bonjour,

Comme habitant du quartier, j'ai pris connaissance du dossier d'enquête publique du projet de déviation de Branchy.

Pour avis, J'émetts plusieurs remarques et questions :

1. Dans un contexte de dérèglement climatique et de protection de la nature, le projet impacte deux zones humides avec un total de 1 215m<sup>2</sup> de zone humide interceptée. C'est une zone sauvage, de promenade pour les familles dans un environnement déjà fortement urbanisé.
2. Il a un impact écologique fort :
  - « *Le diagnostic écologique a mise en exergue des enjeux de conservation très élevés concernant les corridors boisés* » : 19 espèces protégées et 2 espèces menacées (écureuil roux, muscardin, chiroptères, murin, noctule commune, murin de Bechstein).
  - « *On mettra en avant l'intérêt fonctionnel du site d'étude qui offre à la fois des zones de chasse, des routes de vol et des gîtes pour les espèces arboricoles* ».
  - Déboisement de nombreux arbres
  - Impact sur le corridor écologique
  - Impact sur le paysage
  - Impact sur des terres agricoles
  - Pollution routière supplémentaire
  - Imperméabilisation des sols (chaussée de 10m de large, deux bassins de traitement créés)
3. Quelle est la cohérence avec la politique de 0 artificialisation nette ?
  - Projet de 2,8 hectares
  - Imperméabilisation des sols sur une emprise de chaussée de 10m de large
  - Création de deux bassins de traitement des eaux
4. Dans un contexte d'obligation de réduction du nombre de véhicules circulant dans l'agglomération du Grand Annecy aussi bien pour des raisons environnementales que fonctionnelles, il ne semble pas avoir d'autres solutions complémentaires étudiées. Une solution qui envisage de ne pas construire une nouvelle route est-elle étudiée ?
5. Aucune mesures pour limiter l'impact acoustique du projet n'est prévue (type écran acoustique, merlon...).
6. Montant des travaux : le montant est non donné dans le dossier.
7. Le trafic attendu est de seulement 5 000 véhicules/jour. Est-ce pour satisfaire AMAZON ? Sachant que le chemin des Prés Bouvaux et l'avenue des Neigeos ont été modifiées avec l'ajout de rétrécisseurs qui ont fortement diminué le trafic. Les livreurs AMAZON n'utilisent cet axe que de manière modérée. Des trottoirs sont par ailleurs accessibles tout du long. Quel sont les mesures de trafic aujourd'hui suite à ces travaux ?

Je vous remercie pour la prise en compte de ces remarques.

Cordialement,

Etienne TANGARI

27 CHEMIN DES PRES BOUVAUX 74600 SEYNOD

Envoyé à partir d'Outlook



**Sujet :** [INTERNET] Annule et remplace : Réponse à l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale du projet de création d'une nouvelle voie routière en vue de raccorder la RD 1201 au chemin de Branchy

**De :** > cecile.bonav (par Internet) <cecile.bonav@hotmail.fr>

**Date :** 25/10/2023 à 16:06

**Pour :** "ddt-enquetes-publiques@haute-savoie.gouv.fr" <ddt-enquetes-publiques@haute-savoie.gouv.fr>

A l'attention de Monsieur Philippe Jacquemin, Commissaire Enquêteur,

Je vous transmets en pièce jointe (et doublé par mail ci-dessous), mes observations sur le projet de création d'une nouvelle voie routière en vue de raccorder la RD 1201 au chemin de Branchy, dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

-----  
Cécile BONAVENTURE

[Architecte D.E. - MS AMUR Ecole des Ponts et Chaussées]

cecile.bonav@hotmail.fr  
-----

*Madame Cécile BONAVENTURE*

*11 rue de Valence*

*75005 PARIS*

Paris, le 25 octobre 2023

**Objet :** Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre de l'article L214-1 du code de l'environnement du projet de création d'une nouvelle voie routière en vue de raccorder la RD 1201 au chemin de Branchy.

Monsieur Philippe Jacquemin, Commissaire Enquêteur,

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale du projet de création d'une nouvelle voie routière en vue de raccorder la RD 1201 au chemin de Branchy, je souhaite vous faire part de mes observations.

L'artificialisation des sols a particulièrement touché la commune d'Annecy, sa commune déléguée Seynod et plus largement le bassin annécien. Entre 2009 et 2022, 1 688 713m<sup>2</sup> soit 169 ha ont été artificialisés à Annecy, dont 17ha de surfaces consommées en infrastructure (routes et voies ferrées) [Source : <https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/cartographie-artificialisation>].

Le projet prend place dans un site à l'état naturel, au lieu-dit « la vie noire », sur un espace agricole et de nature de proximité, que le projet d'infrastructure viendra rogner. A noter aussi, la présence du calvaire situé sur le chemin de Branchy à proximité.

J'émet donc plusieurs réserves sur la dimension environnementale du projet.

Deux amorces de voiries sont esquissées, qui préparent une ouverture à l'urbanisation, l'une à proximité du giratoire chemin de Branchy, l'autre pour niveau du carrefour des Emognes. L'impact environnemental de ces futures constructions n'est pas étudié, ni dans sa dimension paysagère. Dans la réponse du maître d'ouvrage à l'avis MRAE, il est indiqué, en réponse à la demande de ne pas autoriser de construction d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit : « Compte tenu du maintien du corridor écologique, il n'est pas prévu d'implantation de construction d'habitations à proximité du projet. Le projet a donc plutôt tendance à la limiter. ». La maîtrise d'ouvrage peut-elle s'engager à ne pas implanter de nouvelles constructions, autres que de l'habitation, qui aggraverait tout autant l'imperméabilisation des sols et générerait une augmentation du trafic ?

Il est indiqué que cette liaison permettrait de faciliter la jonction entre le sud de l'agglomération du Grand Annecy et la zone d'activités Altaïs, mais surtout de délester la RD 1 201 dans sa partie habitée. **La masse critique (nombre d'habitant concernés, montant des travaux, impact paysager et environnemental – imperméabilisation de 10 600m<sup>2</sup> de terrain) est-elle à l'échelle du gain escompté par cette voie de délestage ?** L'ouverture à l'urbanisation ne générera-t-elle pas, elle aussi, une hausse de trafic ? Il existe une disproportion notable entre le coût d'aménagement (achat du foncier, études, mesures compensatoires, travaux) et le gain réel, qui n'épargnera que quelques minutes pour la desserte des entreprises de la ZA d'Altaïs, et parmi elle, la plateforme Amazon.\_

Je note le point positif de l'aménagement cyclable, inscrit au schéma cyclable du Grand Annecy, qui pourrait toutefois et tout aussi bien, être aménagé sur les voies existantes. Cela aurait pour effet de réduire les vitesses et de sécuriser les zones habitées, en réduisant les largeurs de voies. La piste cyclable fait figure de caution environnementale du projet.

Le tunnel sous l'infrastructure connaîtra les mêmes problématiques d'insécurité que le tunnel du chemin de Champetou passant sous l'autoroute.

**Pour le maintien du cadre de vie et le respect de la biodiversité, l'intégration des objectifs de zéro artificialisation nette inscrits dans la loi Climat et Résilience (à horizon 2050, mais le futur se prépare aujourd'hui), pour cesser l'artificialisation des sols, pour préserver les finances publiques d'un projet coûteux qui, à mon sens, ne sert pas l'intérêt général mais plutôt des problématiques riveraines et d'entreprises implantées localement.**

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

Cécile BONAVENTURE  
Architecte DE – Urbaniste ENPC.

— Pièces jointes : —

---

Lettre adressée à Monsieur le Commissaire Enquêteur.pdf

102 Ko

Madame Cécile BONAVENTURE  
11 rue de Valence  
75005 PARIS

Paris, le 25 octobre 2023

**Objet : Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale au titre de l'article L214-1 du code de l'environnement du projet de création d'une nouvelle voie routière en vue de raccorder la RD 1201 au chemin de Branchy.**

Monsieur Philippe Jacquemin, Commissaire Enquêteur,

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale du projet de création d'une nouvelle voie routière en vue de raccorder la RD 1201 au chemin de Branchy, je souhaite vous faire part de mes observations.

L'artificialisation des sols a particulièrement touché la commune d'Annecy, sa commune déléguée Seynod et plus largement le bassin annécien. Entre 2009 et 2022, 1 688 713m<sup>2</sup> soit 169 ha ont été artificialisés à Annecy, dont 17ha de surfaces consommées en infrastructure (routes et voies ferrées) [Source : <https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/cartographie-artificialisation>].

Le projet prend place dans un site à l'état naturel, au lieu-dit « la vie noire », sur un espace agricole et de nature de proximité, que le projet d'infrastructure viendra rogner. A noter aussi, la présence du calvaire situé sur le chemin de Branchy à proximité.

J'émet donc plusieurs réserves sur la dimension environnementale du projet.

Deux amorces de voiries sont esquissées, qui préparent une ouverture à l'urbanisation, l'une à proximité du giratoire chemin de Branchy, l'autre pour niveau du carrefour des Emognes. L'impact environnemental de ces futures constructions n'est pas étudié, ni dans sa dimension paysagère. Dans la réponse du maître d'ouvrage à l'avis MRAE, il est indiqué, en réponse à la demande de ne pas autoriser de construction d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit : « Compte tenu du maintien du corridor écologique, il n'est pas prévu d'implantation de construction d'habitations à proximité du projet. Le projet a donc plutôt tendance à la limiter. ». La maîtrise d'ouvrage peut-elle s'engager à ne pas implanter de nouvelles constructions, autres que de l'habitation, qui aggraverait tout autant l'imperméabilisation des sols et générerait une augmentation du trafic ?

Il est indiqué que cette liaison permettrait de faciliter la jonction entre le sud de l'agglomération du Grand Annecy et la zone d'activités Altaïs, mais surtout de délester la RD 1 201 dans sa partie habitée. **La masse critique (nombre d'habitant concernés, montant des travaux,**

**impact paysager et environnemental – imperméabilisation de 10 600m<sup>2</sup> de terrain) est-elle à l'échelle du gain escompté par cette voie de délestage ?** L'ouverture à l'urbanisation ne générera-t-elle pas, elle aussi, une hausse de trafic ? Il existe une disproportion notable entre le cout d'aménagement (achat du foncier, études, mesures compensatoires, travaux) et le gain réel, qui n'épargnera que quelques minutes pour la desserte des entreprises de la ZA d'Altais, et parmi elle, la plateforme Amazon.

Je note le point positif de l'aménagement cyclable, inscrit au schéma cyclable du Grand Annecy, qui pourrait toutefois et tout aussi bien, être aménagé sur les voies existantes. Cela aurait pour effet de réduire les vitesses et de sécuriser les zones habitées, en réduisant les largeurs de voies. La piste cyclable fait figure de caution environnementale du projet.

Le tunnel sous l'infrastructure connaîtra les mêmes problématiques d'insécurité que le tunnel du chemin de Champetou passant sous l'autoroute.

**Pour le maintien du cadre de vie et le respect de la biodiversité, l'intégration des objectifs de zéro artificialisation nette inscrits dans la loi Climat et Résilience (à horizon 2050, mais le futur se prépare aujourd'hui), pour cesser l'artificialisation des sols, pour préserver les finances publiques d'un projet couteux qui, à mon sens, ne sert pas l'intérêt général mais plutôt des problématiques riveraines et d'entreprises implantées localement.**

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

*Cécile BONAVENTURE*  
*Architecte DE – Urbaniste ENPC.*



**Sujet :** [INTERNET] Création voie entre RD1201 et chemin de Branchy  
**De :** > benjamin.peyre81 (par Internet) <benjamin.peyre81@gmail.com>  
**Date :** 25/10/2023 à 16:28  
**Pour :** ddt-enquetes-publiques@haute-savoie.gouv.fr

Bonjour,

Par ce mail je vous fait part de ma surprise de voir qu'en 2023 on pense encore que créer des routes va réduire ou fluidifier le trafic alors que les enquêtes sur le sujet montrent que plus on met de voies de circulation, plus il y'a de voitures.

D'autant plus qu'une route existe déjà, la route des Emognes, qui est fortement bouchée à cause des chicanes qui obligent à ne laisser passer qu'une seule voiture à la fois.

Si le problème vient de la vitesse des livreurs Amazon (qui seront les premiers utilisateurs de la voie que vous allez créer.); il suffit de mettre des ralentisseurs digne de ce nom, ou des contrôles de vitesse fréquents.

De plus l'arrivée de cette voie sur la route de Branchy va entrainer des perturbations pour les gens qui l'utilisent quotidiennement; sans compter les nuisances pour les utilisateurs du chemin pédestre ("dit des Muriers) qui trouve en ce lieu un endroit de calme et de quiétude.

Enfin ce projet va encore entraîner de la destruction de nature, découpe d'arbres. En espérant que le projet est juste une deux voies pas trop large, sans ajout d'un trottoir, voies de bus et autres pistes cyclables qui rendent les routes bien trop larges et consommatrice d'espace au sol.

En espérant que la raison reprenne le dessus et que ce projet soit abandonné.

Cordialement.