

PRÉFET DE HAUTE-SAVOIE

Direction départementale des territoires de  
la Haute-Savoie

Le 31 mars 2017

**Projet d'arrêté préfectoral relatif à la restriction de la circulation des poids lourds de plus de 7,5 tonnes les plus polluants (inférieur ou égal à Euro 3) en cas de pic de pollution dans la vallée de l'Arve**

**Synthèse de la consultation du public**

Le projet d'arrêté préfectoral relatif à la restriction de la circulation des poids lourds de plus de 7,5 tonnes les plus polluants (inférieur ou égal à Euro 3) en cas de pic de pollution dans la vallée de l'Arve et sa notice de présentation ont été soumis à la consultation du public sur le site Internet de la préfecture de la Haute-Savoie entre le 7 et le 27 mars 2017.

150 contributions ont été postées par courriel :

- 140 particuliers ;
- 4 chefs d'entreprise, dont le président de la chambre des métiers et de l'artisanat ;
- l'union des entreprises, transport et logistique de France,, la chambre de commerce et d'industrie et la fédération du bâtiment et des travaux publics ;
- 2 président(e)s d'association de protection de l'environnement : Nature et environnement en pays rochois et environn'Mont-Blanc ;
- le conseil communautaire de la communauté de communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc (CCVPMB) par sa délibération du 14 mars 2017.

Pour ces 150 contributions :

- 56 avis sont favorables sans autre forme de commentaire du type « je suis pour l'interdiction des poids lourds les plus polluants pendant les pics de pollution » ;
- 8 avis sont défavorables sur l'ensemble de l'arrêté ;
- 6 avis sont interrogatifs en se posant la question sur la réelle portée de la mesure ;
- 80 avis ont proposé des amendements.

Parmi ces 80 avis, 68, dont ceux du réseau associatif, ont pour socle les commentaires suivants :

- les seuils de déclenchement de la mesure sont à saluer ;
- le trafic international est particulièrement polluant, notamment sur les Nox, pollution qui serait décuplée en raison de la forte déclivité entre Passy et Chamonix ;
- les Euro III devraient être interdits aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc toute l'année ;
- la mesure devrait concerner les Euro IV au tunnel du Mont-Blanc ;
- l'autoroute ferroviaire alpine devrait être plus sollicitée ;
- la mesure pénalise trop fortement le trafic local pour lequel une interdiction brutale ne peut être envisagée. Les mesures devraient être progressives avec un accompagnement. A ce titre, l'association environn'Mont Blanc écrit : *« Il est impensable d'interdire soudainement à la*

*flotte locale de circuler, sans aucune aide et progressivité dans l'application, sauf à vouloir causer d'importantes difficultés pour les entreprises les plus petites et les plus artisanales de notre territoire » ;*

- en conclusion, il est demandé de revoir l'arrêté avant de le soumettre à une nouvelle consultation.

De manière globale, la quasi totalité des avis rejoint ces principes en se focalisant très fortement sur le trafic international et les volontés de report sur l'autoroute ferroviaire alpine. Pour le local, des craintes sont émises sur la pénalisation de l'économie de la vallée, particulièrement pour les artisans. Plus largement, des suggestions sont émises pour travailler globalement sur la mobilité en promouvant le co voiturage et en développant des transports en commun plus adaptés aux besoins. A ce titre, la CCVPMB demande l'accélération du contrat de plan État Région (CPER) sur le volet ferroviaire dans la vallée de l'Arve. Enfin, beaucoup d'avis demandent de ne pas oublier d'agir sur les volets résidentiel et industriel pour améliorer la qualité de l'air

Le monde socio-économique, par la voix de ses représentants et par le témoignage de chefs d'entreprises a souhaité mettre en avant :

- la faible part du transport routier sur l'émission des PM 10 (3%) ;
- les effets néfastes pour l'économie locale ; les témoignages sont concordants pour souligner la difficulté de renouveler rapidement la flotte de poids lourds inférieure à Euro 3, l'investissement étant lourd pour des petites entreprises avec des véhicules qui parcourent peu de kilomètres ;
- une démarche contre productive et trop brutale ;
- des demandes de suspension de l'arrêté ou d'atténuation des effets avec une circulation alternée ;
- une mise en œuvre d'aides pour faciliter et accélérer le renouvellement de la flotte locale.