

abac 1022

association bien vivre à chavannes

p.a. M. Baktash Azam
Président
Av. de la Gare 19E
1022 Chavannes

RECOMMANDE
Département fédéral de l'environnement des
Transports de l'énergie et de la communication
DETEC
Kochergasse 10
3003 Bern

Lausanne, le 5 décembre 2018

Enquête publique : Procédure OFROU, Routes nationales : Projets définitifs relatifs à la suppression du goulet d'étranglement de Crissier.

Madame, Monsieur,

L'association Bien Vivre à Chavannes – Abac 1022, forte de 42 membres, tous habitant la commune de Chavannes-près-Renens, a pour but la défense de la qualité de vie dans cette commune. Ses membres, réunis en assemblée générale extraordinaire le 3 décembre 2018, ont unanimement fait le constat de l'immense impact négatif qu'aurait le projet cité en titre sur la mobilité, la santé et le bien-être des habitants. Ils ont formellement résolu l'association à faire opposition au projet cité en titre, notamment sur la base des points suivants :

1. Non-conformité au principe de coordination des procédures

Ni le rapport d'impact du projet cité en titre, ni celui du projet de nouvelle jonction autoroutière à la Blécherette ne font mention ou ne tiennent compte de l'autre projet, alors même que ces deux projets sont fonctionnellement liés et s'intègrent dans une même logique, ainsi qu'un même projet général. Cela est en particulier le cas pour ce qui est du trafic généré, du report de trafic, de la pollution de l'air (OPAIR), des nuisances sonores (OPB) et de l'empiètement sur les SDA, de même que de leur réduction sans compensation concrète (compensation uniquement financière).

Ce défaut de coordination touche également le projet de requalification de la route cantonale RC76, qui était à l'enquête publique jusqu'au 19 novembre dernier. Malgré des liens directs entre ces différents projets, notamment par la proximité géographique évidente, malgré le lien fonctionnel et un report de trafic direct de l'un sur l'autre, la mise à l'enquête pour le projet RC76 ne faisait aucune mention du

projet cité en titre. De la même façon, le projet cité en titre ne fait lui-même aucune mention du projet de requalification de la route cantonale RC76.

Le développement des capacités qu'implique chacun de ces trois projets peut avoir de tels effets qui entraîneraient un développement plus important du trafic automobile –d'une façon qui n'est pourtant pas analysée spécifiquement dans le rapport d'impact. Cela constitue un grave défaut de la procédure d'enquête, vu les dépassements des différentes normes applicables (OPAIR, OPB, etc.) qui sont déjà causées par le projet visé en titre considéré seul.

Or le principe de coordination impose aux autorités non seulement de tenir compte dans une décision de toutes les normes du droit positif applicable au cas d'espèce (application cohérente des normes, ATF 120 Ib 400 consid. 5), mais vise aussi à éviter plusieurs décisions contradictoires en les fondant en une seule décision émanant de l'administration.

Le projet n'est dès lors pas conforme au principe de coordination et doit –déjà pour ce motif –être rejeté.

2. Non-conformité à la Constitution suisse et à la Déclaration internationale des droits de l'enfant

Diverses études montrent que la pollution atmosphérique est la première responsable des problèmes de santé publique. Ainsi, elle cause environ 3'000 décès prématurés par an selon le dernier rapport sur l'environnement (OFEV 2018), à tel point qu'elle intervient dans environ 5 % des décès enregistrés chaque année.

Le projet n'est donc pas conforme à l'article 10 al.2 Cst. qui dispose que « tout être humain a droit à la liberté personnelle, notamment à l'intégrité physique et psychique et à la liberté de mouvement. »

De plus, dans le cas de Chavannes, trois écoles se trouvent à proximité immédiate de l'autoroute actuelle et de la jonction projetée, mettant en danger la santé des enfants, ce qui est contraire tant à la Constitution suisse (art. 11 al. 1, qui dispose que « les enfants et les jeunes ont droit à une protection particulière de leur intégrité et à l'encouragement de leur développement. ») qu'à la Convention internationale des droits de l'enfant (en particulier l'art. 6, qui dispose que « Les États parties assurent dans toute la mesure possible la survie et le développement de l'enfant » et l'art. 24, qui dispose que « Les États parties reconnaissent le droit de l'enfant de jouir du meilleur état de santé possible [...]. Les États parties s'efforcent d'assurer la réalisation intégrale du droit susmentionné. »).

3. Non-conformité à la loi sur les routes nationales (LRN), à la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), à la Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA), à la Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin), ainsi qu'au plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) 2016

Nous estimons que le projet cité en titre ne préserve pas la population habitant les communes concernées des atteintes nuisibles ou incommodantes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations. A ce titre, il n'est pas conforme à la LAT, ceci notamment à son art. 3 al. 3.

Ainsi, le projet prévu à Chavannes-près-Renens comprend, côté Nord, une nouvelle bretelle d'accès qui vient se greffer à un chemin bordier récemment renommé « Avenue de la Concorde » mais qui est à l'heure actuelle un chemin étroit, réservé aux bordiers, sans trottoir ni marquage. Ce chemin, nommé encore récemment Chemin du Caudray (ce nom apparaît d'ailleurs dans le dossier de l'autoroute, notamment dans les variantes étudiées pour la jonction), n'a rien à voir avec une avenue, puisqu'à l'heure actuelle il n'est utilisable que par les bordiers, les piétons et les cyclistes, et constitue plutôt un chemin de mobilité douce. Il n'est pas suffisamment équipé au niveau routier, il n'a d'ailleurs pas la largeur nécessaire pour accueillir avec la sécurité requise les piétons, les cyclistes et les voitures, ce qui est contraire à l'art. 5 de la LRN.

A l'est de la Mèbre, le projet de l'autoroute intègre le tiers ce chemin comme bretelle d'accès, le restant n'étant pas traité. N'étant pas un axe principal du réseau routier communal et encore moins du réseau cantonal, selon la hiérarchie des réseaux routiers de l'Etat de Vaud et du Projet d'agglomération (PALM, 2016, Vol. A, rapport de projet, page 236 et carte C6), le raccordement à un tel chemin n'est pas conforme aux articles 6, 8 et 8a de la loi sur les routes nationales ni à l'article 2 lettre c de l'ordonnance sur les routes nationales. Selon cette dernière disposition, c'est l'ensemble du raccordement servant principalement au trafic à destination de la route nationale qui doit être intégré au projet.

Par ailleurs, il semble qu'un projet communal doive compléter, selon les documents, la bretelle d'accès. Cependant, contrairement aux dispositions de l'article 1 de la loi sur l'aménagement du territoire, ce projet n'est pas coordonné au projet de la route nationale ; les conditions foncières pour sa réalisation ne sont pas réalisées ; l'impact de ce projet au niveau du raccordement avec l'Avenue de la Gare, de la sécurité piétonne et en particulier celle des écoliers qui empruntent de manière intensive les parcours piétons à cet endroit, n'a pas été étudié. L'absence de coordination entre l'OFROU et la Commune de Chavannes contrevient ainsi au but même de la LFORTA (art. 2, al. 3b et 3d), tout comme d'ailleurs à la LUMin du 22 mars 1985 (chap. 4, art. 17a, al. 1 et 2), qui assure le financement par la Confédération des travaux liés dans l'agglomération de Lausanne.

Nous soulignons enfin que cette bretelle d'accès dite « Concorde prolongée » ne figure sur aucune planification directrice : aucune planification du PALM n'en a fait mention, y compris la dernière (PALM 2016), qui indique uniquement la RC 76 (rue

de la Maladière) comme axe de liaison principale (carte C5 du rapport mentionné ci-dessus).

4. Erreurs et biais de l'étude mobilité et sous-estimation des charges de trafic motorisé

L'étude concernant la mobilité (rapport technique TAP IV du 29/06/2018) est biaisée par le fait qu'aucune analyse n'a été faite avec une variante sans la bretelle d'accès à l'avenue de la Gare via l'avenue de la Concorde dite « prolongée ».

De plus, le « rapport trafic » du groupement West Move est visiblement établi sur la base de documents dépassés puisqu'il se réfère au SDOL 2003 comme document de référence (page 9 du rapport), alors qu'existent les données bien plus actuelles du rapport PALM 2016, et qu'il étudie le trafic sur le « chemin du Caudray » alors que celui-ci n'existe plus, ayant été officiellement renommé « avenue de la Concorde » en 2003. Cette erreur nuit à la compréhension de l'étude et permet l'ambiguïté, dissimulant au public les impacts du trafic sur l'avenue de la Concorde.

Par ailleurs, l'ensemble des données produites se base sur des comptages anciens avec des modélisations hasardeuses, sous-estimant systématiquement l'impact des futurs plans de quartier. Par exemple, le déménagement du magasin Aligro et la modification du plan d'affectation du secteur, qui devaient faire passer le trafic journalier moyen en-dessous de 6'000 TJM sur l'avenue de la Concorde, ne se feront pas (24 heures du 22 juin 2018). Or ce magasin –qui est une installation commerciale à forte fréquentation (ICFF)– va certainement multiplier sa clientèle dès lors qu'il sera directement relié à l'autoroute, avec cette particularité que sa clientèle est constituée de gros acheteurs se déplaçant quasi exclusivement de manière motorisée. L'analyse du trafic sous-estime ainsi la croissance des flux motorisés qui va altérer la mobilité, la sécurité et la santé des riverains, ainsi que des écoliers et du personnel qui fréquentent les deux importants collèges situés sur l'avenue. A noter que le raccordement débouchant sur l'Avenue de la Gare par l'avenue de la Concorde est indiqué dans le dossier de mise à l'enquête comme possédant un coefficient d'utilisation de 90% en 2030 ; si on tient compte du maintien d'Aligro à son adresse actuelle, ce raccordement projeté apparaît donc comme totalement saturé.

Enfin, l'étude de trafic n'étudie pas l'impact de la jonction sur le nord de l'avenue de la Gare qui relie l'avenue de Préfaully. Cet axe est dûment répertorié comme « réseau de distribution » dans le rapport PALM 2016 (carte C6 page 210), alors que l'avenue de la Concorde ne l'est pas. Le risque de saturation, déjà sous-estimé sur l'avenue de la Concorde, est encore bien plus grand sur le nord de l'avenue de la Gare, qui est un axe étroit, déjà surchargé par le trafic motorisé et très dangereux pour la mobilité douce. Le fait qu'il ne soit pas étudié révèle la faiblesse de l'étude de trafic réalisée en 2018 et son manque de prise en compte du rapport PALM 2016.

5. Non-conformité au plan sectoriel fédéral des surfaces d'assolement (PS SDA) et au Plan directeur cantonal

Selon le Rapport d'impact du dossier susmentionné, les départements du territoire et de l'environnement ainsi que des infrastructures et des ressources humaines du Canton de Vaud ont donné leur accord de principe pour la compensation des surfaces d'assolement touchées par le projet. Ce courrier mentionne une surface de

1,4 hectare, soit 15% de moins que les emprises définitives mentionnées dans le RIE.

Or, cette compensation sera exclusivement de nature financière –et non en nature. En conséquence, cette décision de compensation ne permettra vraisemblablement pas au Canton de Vaud de garantir le contingent cantonal de 75'800 hectares qui doit pourtant être « garanti de manière durable et en tout temps ». Dès lors, nous exigeons que cette compensation soit effectuée en nature par le biais de surfaces possédant des caractéristiques identiques aux surfaces d'assolement sur le domaine des routes nationales.

Conformément au Plan directeur cantonal, « si la marge de manœuvre n'est pas suffisante, le Canton priorise les projets et peut suspendre si nécessaire l'approbation des plans d'aménagement du territoire ou l'autorisation des projets relevant de sa compétence ». Or la marge cantonale est nulle en l'espèce, de sorte que les projets doivent être priorités.

Dans ce cadre, nous demandons que cette priorisation soit rendue publique et notamment la liste des projets cantonaux qui ne pourront être menés à bien tant que le contingent cantonal en SDA n'est pas garanti. Nous estimons que les élargissements autoroutiers ne doivent pas être priorités par rapport à d'autres projets locaux (sécurisation de certaines routes cantonales, déménagement du SAN, etc.) En conséquence, le projet cité en titre –qui regroupe les élargissements autoroutiers à Crissier, Chavannes, Ecublens et Lausanne –n'est pas conforme au PDCn ni au PS SDA, car la marge cantonale est insuffisante et les réserves sont dès lors « extrêmement réduites »

6. Non-conformité à la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et à l'ordonnance relative à protection de l'air (OPair)

Nous contestons la modélisation des émissions liées au trafic (chapitre 5.1.4 du RIE). En effet, la diminution des émissions des véhicules liée au renouvellement de la flotte automobile est largement compensée par l'augmentation du poids moyen des véhicules, ainsi que par l'augmentation de trafic (voir Communiqué de l'OFEN du 28.06.2018: « En 2017, (...), l'augmentation de la consommation et des émissions de CO₂ est notamment due à l'augmentation du poids du parc des véhicules neufs »). Dès lors, nous contestons l'affirmation d'une baisse significative des niveaux de pollution à l'état de référence.

De plus, nous contestons l'affirmation du RIE selon laquelle « À l'état de référence et à l'état futur avec projet, les prestations kilométriques seront du même ordre de grandeur (environ 1% de différence). Le projet n'a donc pas d'influence significative sur le trafic total. » (voir chapitre 3). En effet, l'élargissement d'une infrastructure (auto)routière provoque indéniablement un afflux de trafic supplémentaire. Les comptages routiers de Lausanne-Région sur le tronçon élargi de l'A1 entre Ecublens et Morges (BAU active) le démontrent aisément. Il ne s'agit ainsi pas d'un report de trafic –comme cela est évoqué dans le projet– mais d'un trafic supplémentaire généré. En conséquence, les calculs de niveaux de pollution pris en compte dans le RIE ne peuvent pas être pris en compte (non conformité à Art. 10b LPE).

Nous contestons encore l'affirmation selon laquelle les zones habitées verront une « amélioration des niveaux de pollution » (alors que, comme cela vient d'être relevé, les valeurs fixées par l'OPAIR ne sont pas respectées et déjà largement dépassées).

En effet, les affirmations selon lesquelles « les zones sensibles étant plutôt concentrées autour des réseaux cantonal et communal, un effet positif global sur la qualité de l'air dans les zones habitées est attendu », et que « ces résultats confirment la tendance positive consécutive à la mise en service du projet avec une diminution des immissions dans les zones densément habitées » (RIE p.82) sont en effet fausses, notamment étant donné le fait que de larges zones à haute densité d'habitat, ou des Hautes Ecoles, dont celle de santé, ont été légalisées à proximité immédiate du réseau autoroutier à Chavannes (plusieurs plans de quartier).

Par ailleurs, nous contestons l'affirmation du RIE (p. 83) selon laquelle « les émissions polluantes globales seront déplacées des réseaux cantonal et communal vers le réseau autoroutier et qu'il en résultera une diminution des immissions dans les zones densément habitées, ce qui représente un impact positif en termes de santé publique ». Cette affirmation ne tient compte ni de l'augmentation de trafic globale générée par l'élargissement de la capacité routière, ni de la volatilité des polluants atmosphériques au gré des vents, ni encore de la proximité de l'infrastructure avec des milliers d'habitants sur la commune de Chavannes.

Enfin, selon l'article 2, al. 5 OPair, les immissions dépassant les valeurs figurant à l'annexe 7 sont considérées comme excessives (PM 2.5 : 10 mg/m₃). Or le projet de l'OFROU, ne mentionnant pas les PM2.5, contrevient à l'art. 12, al. a de l'OPair. Il n'est en outre pas conforme à l'art. 8 de l'OPair « Obligation d'assainir » pour ses tronçons existants, ni à l'art. 3, section 1 de l'OPair « Limitation des émissions dues aux nouvelles installations stationnaires », ni encore à l'article 17, al. 2 de la LPE.

7. Non conformité à la loi au plan de mesures OPair Lausanne-Morges 2005

Le RIE affirme que « le Plan des mesures OPair 2005 [31] régit la mise en œuvre de la protection de l'air à l'échelle de l'agglomération Lausanne - Morges. La réalisation de la nouvelle jonction d'Ecublens et la suppression du goulet d'étranglement de Crissier y sont mentionnées comme projets de transport individuel motorisé (TIM) structurants ». (RIE p.79). Nous relevons que cette information est extrêmement incomplète, voire incorrecte ou franchement trompeuse. Pour démontrer cela, il faut citer assez longuement le document cité par la RIE p. 79, respectivement aux paragraphes 5.2.1, La gestion du trafic individuel motorisé et 5.2.3, Infrastructures de transport :

« C'est ainsi que la réalisation de la jonction d'Ecublens/Venoge et du complément de jonction de la Blécherette, le redimensionnement de l'autoroute en boulevard urbain entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière, ainsi que la mise à 3 voies (temporaire et dans le gabarit actuel, dans l'attente de la réalisation du contournement autoroutier de Morges) de l'A1 entre Morges Ouest et l'échangeur d'Ecublens, devraient permettre au réseau autoroutier de jouer pleinement son rôle et d'éviter ainsi les reports de trafic indésirables dans les zones urbaines denses en cas de congestion du réseau autoroutier.

Afin que ces infrastructures ne contribuent pas à un accroissement du trafic sans report modal, des mesures d'accompagnement devront être proposées et appliquées, en particulier pour la mise à 3 voies de l'A1 entre Morges Ouest et l'échangeur d'Ecublens. »

« Les projets TIM structurants pris en compte pour évaluer les effets du plan OPair 2005 sont les suivants:

- Nouvelle jonction autoroutière d'Ecublens/Venoge;
- 3^{ème} voie (temporaire et dans l'emprise actuelle) de l'A1 entre Morges Est et Ecublens, liée à une réduction de la vitesse à 80 km/h;
- Transformation de l'autoroute entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière en boulevard urbain favorisant l'accessibilité locale;
- Complément de jonction de la Blécherette;
- Route d'accès à la zone industrielle d'Aclens-Vufflens-la-Ville (essentiellement pour reporter l'accessibilité poids lourds à la zone industrielle par le Nord, en évitant ainsi que ces derniers ne surchargent encore le secteur de Crissier, particulièrement critique quant aux niveaux de la pollution de l'air enregistrés) ;
- A1 : Aménagement du goulet de Crissier (sécurité et capacité) ;
- Raccordement de l'Est lausannois à l'A9. »

Sur la base de ces deux extraits, remarquons que :

- La jonction de Chavannes (artificiellement incluse par l'OFROU dans le « paquet » suppression du goulet d'étranglement de Crissier) n'est même pas mentionnée dans le Plan des mesures OPair 2005, contrairement à celle d'Ecublens qui apparaît ici, alors que l'OFROU l'inclut elle aussi dans son « paquet » suppression du goulet d'étranglement de Crissier ;
- Les projets TIM structurants incluent, entre autres mesures, la transformation de l'autoroute en boulevard urbain, actuellement mise de côté ;
- La présence de mesures d'accompagnement sont considérées comme nécessaires « afin que ces infrastructures ne contribuent pas à un accroissement du trafic sans report modal ».

Avec une augmentation de la capacité de la jonction de Malley ainsi qu'une nouvelle jonction à Chavannes, mais sans transformation de l'autoroute en boulevard urbain ni mesures d'accompagnement visant à éviter un accroissement du trafic, le projet n'est donc pas conforme au plan de mesures OPAIR Lausanne-Morges 2005 en vigueur, et risque de contribuer « à un accroissement du trafic sans report modal ».

8. Non-conformité à la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et à l'ordonnance relative à protection contre le bruit (OPB)

Le chapitre 5.3.2.1 du RIE démontre que les valeurs de bruit sont actuellement non-conformes à l'OPB, de même qu'en non-conformité avec l'obligation d'assainir prescrit par l'article 13 OPB et en particulier l'alinéa 3, qui prévoit de donner « la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation ». Que le projet se fasse ou non, afin que les habitants impactés par le bruit puissent enfin retrouver le sommeil et préserver leur santé, nous réclamons une limitation à 80 km/h de la vitesse des véhicules sur la N1 comme mesure de réduction du bruit à la source, base sur laquelle doivent ensuite être mises en place les autres mesures de protection.

Nous contestons que la nouvelle jonction de Chavannes soit considérée –comme l'ensemble du projet– comme une installation notablement modifiée au sens de l'art. 8 OPB. En effet, ces deux projets constituent de nouvelles installations au sens de l'art 7 OPB et non une installation notablement modifiée au sens de la disposition précitée. L'argument selon lequel « les nouvelles jonctions d'Ecublens et de Chavannes comprennent des éléments nouveaux venant compléter la route nationale existante » (RIE p. 86) conforte uniquement l'idée qu'une infrastructure routière vient toujours compléter un réseau existant –ce qui est logique– et non la

qualification de modification d'une installation existante. Cette nouvelle jonction doit donc respecter les valeurs de planification, ce qui n'est pas le cas ici.

Nous contestons également les calculs économiques de mesures de protection contre le bruit (parois et murs notamment), qui aboutissent invariablement à un rapport coût-utilité insuffisant (179 bâtiments et 4 parcelles). Pour rappel, l'OPB exige (i) que les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe, tout comme celles d'une installation notablement modifiée, soient limitées (art. 7 et 8). Si une limite n'est pas envisageable de façon à respecter les exigences requises, des mesures doivent être prises en matière d'isolation phonique des bâtiments (art. 10). En conséquence, nous contestons l'ensemble des demandes d'allègement concernées par le projet en contestant l'affirmation qu'il est impossible de prendre des mesures à la source. Les régimes de vitesse permettent par exemple de modifier significativement et très économiquement les immissions de bruit des véhicules à moteurs.

Enfin, nous contestons la non-prise en compte de l'avenue de la Concorde dans le tableau des routes cantonales pour lesquelles le projet génère une augmentation perceptible des émissions sonores (RIE p.105). Cette avenue, qui comporte nombre d'habitations, ne peut être considérée comme « une nouvelle bretelle de la jonction de Chavannes ». En effet, une bretelle autoroutière ne comporte pas d'adresse d'habitations...

9. Non-conformité aux règlement communal sur le plan d'affectation et la police des constructions (RPA) de Chavannes-près-Renens

D'un point de vue formel, les modalités de mise à l'enquête appliquées apparaissent également non-conformes, notamment en ce qui concerne les gabarits installés pour démontrer le profillement du projet. En effet, selon l'article 101 du RPA de Chavannes-près-Renens, des gabarits doivent être posés –et conservés jusqu'à la délivrance du permis de construire– afin de constater le "profillement" du projet. Or, les installations posées dans le cadre de la mise à l'enquête ne permettent aucunement de comprendre ce profillement, en particulier par rapport aux aménagements et bétonnages qui seront impliqués. Dès lors, il n'est pas possible de se rendre compte de l'étendue exacte du projet, ce qui n'est pas conforme aux dispositions applicables.

Conclusion

Représentant une emprise de pas moins de 4 hectares, avec jusqu'à 17 voies parallèles, à la hauteur du pont de la RC 76, ce projet apparaît totalement surdimensionné ; il renforcera la balafre autoroutière qui divise déjà en deux la Commune de Chavannes-près-Renens.

De plus, contrairement aux projections présentées par l'OFROU, il va créer un appel de véhicules et contribuera à augmenter le trafic dans la Commune, augmentant ainsi la pollution de l'air, le bruit et l'insécurité sur le territoire de Chavannes-près-Renens.

Considérant en outre, pour les raisons évoquées ci-dessus, la non conformité du projet au principe de coordination des procédures, à la Constitution suisse, à la Déclaration internationale des droits de l'enfant, à la LRN, à la LAT, à la LFORTA, à la LUMin, aux PS SDA et Plan directeur cantonal, à la LPE et à l'OPair, au plan de mesures OPair Lausanne-Morges 2005, à l'OPB, tout comme au RPA de Chavannes-près-Renens l'Association Bien vivre à Chavannes – Abac 1022 forme opposition au projet cité en titre.

A titre subsidiaire, Abac 1022 requiert que toutes les mesures nécessaires, en particulier d'évaluation et d'assainissement relatives aux émissions atmosphériques, soient prises, conformément à la loi et aux frais exclusifs de l'administration du projet.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations respectueuses.

Au nom du Comité d'Abac 1022

Baktash Azam
Président

Olivier Roque
Trésorier

Sarah Corthay
Membre du Comité

Copies :

- Municipalité de Chavannes
- Direction générale de l'environnement du Canton de Vaud
- Office fédéral de l'environnement