

PROJET D'AUTOROUTE A412

Avis de FNE Haute-Savoie

2 juin 2026 – Participation du public par voie électronique (PPVE)

Avis défavorable

France Nature Environnement Haute-Savoie émet un avis négatif au projet d'autoroute A412 entre Machilly et Thonon. En effet, ses impacts environnementaux seraient colossaux et ont connu une inflation phénoménale entre le projet déclaré d'utilité publique en 2019 et celui qui est proposé aujourd'hui.

Le secteur concerné est principalement humide, avec plus de 55 ha de zones humides qui seraient détruites par le projet et beaucoup d'autres dont le fonctionnement serait bouleversé. Ces espaces sont des réservoirs de biodiversité précieux, des puits de carbone et jouent un rôle majeur dans le cycle de l'eau. En les endommageant, c'est avec notre avenir que l'on joue.

Ce projet impacte également un grand nombre de terres agricoles et de fermes, alors que nous devons au contraire bâtir notre résilience alimentaire locale pour l'avenir, avec des récoltes agricoles qui seront réduites par l'accroissement des événements climatiques extrêmes et par le manque d'eau.

Les fondements mêmes de la justification du projet sont faux, puisqu'ils reposent sur un enclavement supposé du Chablais. Avec son réseau de routes départementales et sa voie ferrée, le Chablais n'est aucunement enclavé mais engorgé, en lien avec la forte attractivité économique haut-savoyarde et genevoise. Les transports collectifs de masse (train, bus en site propre) et non pas un afflux supplémentaire de véhicules individuels seraient des réponses adaptées aux défis de la mobilité dans ce secteur. L'augmentation du trafic routier engendré par l'A412 ne ferait que déplacer les bouchons.

Nous dénonçons avec force la procédure expéditive de consultation mise en place, sans doute pour passer en force. Une participation publique par voie électronique (PPVE) est un dispositif de démocratie participative au rabais et sans contrôle et validation par un tiers indépendant.

Espérons que les porteurs du projet auront la décence de purger les recours en justice, qui seront inévitablement lancés, avant de débiter les travaux.

Priorité aux alternatives plus propres

Ce projet fait fausse route et aggraverait la crise environnementale en augmentant les nuisances et pollutions, ainsi qu'en détruisant une biodiversité et des écosystèmes précieux.

Le Léman Express, entré en circulation en décembre 2019, est un immense succès plébiscité par les usagers. Il est déjà saturé dans le Chablais et des matériels roulants plus capacitaires sont en commande. Afin d'augmenter encore les capacités, il faudrait engager des travaux pour réaliser des points de croisement (un évitement long entre Saint-Cergues et Machilly et un autre

à Mézinges, sur la commune d'Allinges). La desserte ferroviaire doit également être améliorée à l'est, avec la réouverture de la ligne ferroviaire Evian/Saint-Gingolph. Cet aménagement permettrait aux Eaux d'Evian de transporter davantage de bouteilles par le rail et de supprimer des centaines de poids lourds tous les jours sur les routes.

Les transports en commun doivent être renforcés, en particulier avec la mise en place de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) tant annoncée et tant attendue entre Thonon et Genève, via Sciez et Douvaine.

Les aménagements cyclables, qui font défaut dans le Chablais, doivent être réalisés au plus vite pour mailler le territoire, notamment autour des gares. Des aménagements routiers ponctuels des voies existantes peuvent aussi être envisagés, en particulier pour la circulation des poids lourds, afin d'améliorer la qualité de vie dans les villes et les villages.

La mise en place de l'ensemble de ces solutions contribuera à réduire le trafic routier et rendra inutile la création d'une nouvelle infrastructure et ses impacts néfastes sur la santé, le climat, les espaces naturels et agricoles, tout en améliorant considérablement la mobilité dans le Chablais.

L'explosion des impacts environnementaux du projet A412

La publication de l'étude d'impact environnemental en avril 2026 a révélé une aggravation majeure des conséquences du projet d'autoroute Machilly-Thonon par rapport aux impacts validés par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2019. Les surfaces artificialisées s'étendent désormais sur 180 hectares (+50 ha), dont 70 hectares de terres agricoles de qualité (+30 ha). Plus inquiétant encore, l'empreinte sur les zones humides bondit de 35 à plus de 55 hectares, faisant peser une menace directe sur la biodiversité locale et le cycle de l'eau.

Un territoire toujours plus dépendant de la voiture

Avec une proportion des déplacements en voiture de +10% à +15% par rapport à la moyenne nationale, le Chablais se distingue par une forte dépendance à la voiture individuelle. Le territoire accuse un retard significatif sur les transports collectifs, et plus encore sur les modes actifs (vélo et marche) qui ne représentent que 3 à 5 % des déplacements dans le Chablais, contre 12 à 14 % au niveau national. [Sources : SIAC du Chablais, Observatoire de la mobilité de la Haute-Savoie et chiffres clés du Ministère de la Transition Écologique]

L'autoroute, une fausse bonne idée

L'A412 accentuerait encore cette dépendance à la voiture et créerait de nouveaux besoins de déplacement, car le temps de trajet (et non la distance) est un facteur décisionnaire clé.

En reportant le trafic des RD903 (par Bons) et RD1005 (par Douvaine) vers l'autoroute, les usagers gagneraient localement du temps sur leur trajet, mais seraient coincés en aval, lorsque l'autoroute débouche sur le réseau local ou les douanes. C'est ce qu'on appelle l'effet entonnoir, générateur d'embouteillages déplacés plus loin.

De plus, l'amélioration du temps de parcours serait de courte durée. Avec l'augmentation globale du trafic, à l'horizon 2042, les temps de parcours routiers se dégraderaient à nouveau (augmentation de 6,5 minutes par rapport à 2019, soit 12,5 minutes de plus qu'à la mise en service de l'A412).

L'A412 aurait donc pour effet d'aggraver le problème de congestion ou de le déplacer. Vendue comme une solution miracle, cette autoroute pourrait vite se révéler être un échec, entraînant son lot de déceptions et de frustrations.

Des prévisions de trafic et de croissance démographique utopiques

Le projet table sur un trafic initial d'environ 22 000 véhicules par jour dès la mise en service de l'A412. Ce chiffre repose sur l'hypothèse d'un report massif, estimé à plus de 70% pour les trajets vers Genève, depuis les routes départementales (RD903 et RD1005), occultant certaines réalités géographiques.

Les reports et niveaux de trafic anticipés sont irréalistes par rapport à la situation actuelle. Avec 14 000 véhicules/j sur la RD903 en 2024 à Lully (près de Perrignier) et 20 000 à Sciez sur la RD1005 (près de Douvaine), comment 22 000 véhicules pourraient soudainement surgir sur l'A412, d'autant que le tarif du péage serait un frein déterminant pour de nombreuses personnes.

Le report de trafic est donc surestimé, laissant croire aux riverains et utilisateurs des départementales que leur qualité de vie serait instantanément améliorée avec l'autoroute. Une affirmation outrancière, répétée depuis 40 ans, qui a fini par s'imposer et franchir le filtre de l'esprit critique.

Les projections à long terme soulèvent également de sérieuses interrogations. À l'horizon 2048, l'étude prévoit un trafic de 45 000 véhicules/jour sur l'A412, un volume équivalent à celui de l'A40 au niveau du contournement de Genève (Saint-Julien-Archamps). Ce doublement du trafic suppose une croissance démographique et économique exponentielle du Chablais et du Grand Genève, portée par une dynamique frontalière estimée à +3,9 % par an entre 2020 et 2027, puis à un rythme soutenu de +8 % sur la période 2028-2035.

Ce scénario impliquerait une urbanisation massive du territoire, entrant en contradiction frontale avec les objectifs de la loi zéro artificialisation nette (ZAN) et au maintien de la qualité de vie des habitants.

Concurrence frontale avec le Léman Express

Le Grand Genève est l'un des rares territoires en France à bénéficier d'un service intégré de transports collectifs. Il a été le 2e territoire à bénéficier d'un RER (Réseau Régional Express) après l'Île-de-France. Ce service transfrontalier Léman Express est un succès éclatant.

Le projet d'autoroute A412 est parallèle à la voie ferrée et risquerait de remettre en cause cette nouvelle dynamique en faveur de la mobilité durable et détourner des usagers du rail pour le remettre sur la route. À la mise en service de l'A412, l'étude d'impact environnemental prévoit d'ailleurs une baisse de la part modale des transports collectifs de 2 points. Le report donc d'une partie des voyageurs du rail vers la route.

Destruction de 180 ha de milieux naturels

Le tracé de l'A412 traverse des milieux naturels d'une extraordinaire richesse qui subiraient des impacts irréversibles et disproportionnés au regard des enjeux actuels. Sont concernées des zones agricoles ouvertes, des zones humides (habitats aquatiques, tourbières, bas-marais), des boisements, ainsi que des prairies, des formations arbustives, des haies et des roselières. De nombreuses espèces protégées seraient menacées, le projet compromettant gravement la connectivité écologique des sites, malgré la présence de passages à faune.

En poursuivant ce projet, les territoires du Chablais et d'Annemasse ne respecteraient pas leurs engagements en matière d'absence de perte nette de biodiversité, ni l'objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050 (en raison de l'urbanisation accrue que cette infrastructure générerait).

Impacts irréversibles sur les espèces protégées et leurs habitats

Si les enjeux sont qualifiés de très forts pour l'avifaune, les conséquences pour l'ensemble de la faune, y compris les espèces protégées, s'annoncent désastreuses. Le projet entraînerait la destruction d'habitats de reproduction essentiels pour des oiseaux nicheurs comme le Bruant des roseaux, mais affecterait le Chat forestier et aussi le Castor d'Europe, particulièrement sensible à la fragmentation des cours d'eau et à la dégradation des berges.

Par ailleurs, les lacunes méthodologiques de l'étude d'impact faussent l'état initial et minimisent la réalité des risques. Le risque de collision en phase d'exploitation est ainsi occulté, alors qu'il constitue une menace majeure pour les oiseaux. Cela concerne tant les rapaces nocturnes (Effraie des clochers, Chouette hulotte, Chevêche d'Athéna, Grand-duc d'Europe, Hibou moyen-duc, Petit-duc scops) que les rapaces diurnes (Buse variable, Faucon crécerelle, Épervier d'Europe, Milan noir et Milan royal). Le Martin-pêcheur d'Europe, pourtant identifié comme espèce à fort enjeu dans l'étude, reste particulièrement vulnérable à ce risque. Une étude souligne que les infrastructures linéaires de transport sont responsables de la mort d'au moins 10 % des mortalités observées chez le Martin-pêcheur.

Enfin, sans entrer dans une analyse juridique détaillée, les conditions cumulatives requises pour l'octroi d'une dérogation pour la destruction d'espèces protégées ne sont pas remplies. Cette analyse est corroborée par l'avis défavorable rendu par le Conseil national de la protection de la nature (CNP) sur ce projet.

Menaces sur les ressources en eau potable

Le captage d'eau potable du Bois d'Anthy constitue un enjeu majeur car le tracé du projet traverse ses périmètres de protection. Une augmentation des prélèvements (avec extension des périmètres) est par ailleurs à l'étude pour répondre aux besoins de la population. La nappe phréatique du vallon des Eply serait également exposée à des risques de pollution lors des phases de travaux et d'exploitation.

Le réseau des zones humides sacrifié

Le projet est situé sur un territoire principalement humide, où les prairies humides présentent un enjeu de conservation très fort. Malgré les mesures d'évitement et de réduction annoncées, ce sont pas moins de 55 hectares de zones humides qui seraient détruits par les travaux, un chiffre probablement sous-évalué au vu des lacunes de l'état initial. À cela s'ajoutent les impacts indirects sur les espaces de bon fonctionnement écologique de ces milieux.

Ces zones jouent pourtant un rôle crucial : elles assurent une régulation naturelle des crues par l'absorption des excès d'eau, participent activement à l'épuration des polluants, constituent des réservoirs de biodiversité essentiels pour de nombreuses espèces protégées et contribuent à la lutte contre le dérèglement climatique par le stockage du carbone. Leur destruction entraînerait donc une perte irréversible de services écosystémiques vitaux pour le territoire.

Impacts durables sous-estimés sur les cours d'eau

Le projet implique le franchissement d'une quarantaine de cours d'eau et la modification du profil de 13 cours d'eau, avec un impact à la fois en phase d'exploitation et en phase travaux, souvent trop négligée dans les faits. Concernant les débits de cours d'eau, le secteur du genevois sera particulièrement touché par des étiages forts, qui tariront la plupart des cours d'eau ponctuellement au cours des prochaines années. Lors de la phase travaux, les prélèvements des eaux de surfaces et souterraines sont des jeux dangereux et peuvent aggraver fortement les conditions de basses eaux, au détriment de la faune aquatique et des usagers. De plus, les pompages dans nappe, dont un forage proche de Machilly devrait assécher une zone humide.

Or, les débits d'étiages retenus par l'étude d'impact environnementale pour les cours d'eau, semblent surévalués et irréalistes, permettant des prélèvements incompatibles avec le respect du bon état des cours d'eau et de la vie aquatique. Les enjeux sont particulièrement forts pour le Foron, le ruisseau d'Avully, le ruisseau de Gorge aval, le ruisseau de la Gurnaz aval, le ruisseau de Vernes aval et la Redon.

Ces débits n'étant pas réalistes, les reports de prélèvement risquent de s'effectuer sur les cours d'eau principaux, alors que ce sont des cours d'eau piscicoles avec de grands intérêts écologiques (les trois plus gros cours d'eau sont classés en liste 1, fort enjeu, accueillant des espèces patrimoniales). Le ruisseau de la Gurnaz, identifié comme un réservoir biologique essentiel, est particulièrement menacé par la construction de trois ouvrages successifs.

La pollution de l'air aggravée

La courte campagne de mesure réalisée montre qu'avec le projet d'autoroute, le polluant traceur de la pollution routière, le dioxyde d'azote (NO₂), augmenterait globalement de 6% sur le territoire avec l'A412 par rapport à la situation actuelle, principalement à cause de la vitesse supérieure sur l'autoroute (110 km/h). Ce résultat reste partiel, puisque l'étude ne modélise pas l'impact de l'augmentation du trafic généré par la facilitation de la circulation. Or, il sera conséquent et augmentera au fil des années.

De plus, la campagne de mesure a couvert des périodes trop restreintes, se limitant à quelques semaines en automne et au printemps. La panne d'un capteur a repoussé au mois d'avril, durant les vacances de printemps où la circulation est réduite, des mesures qui auraient dû être effectuées en hiver. Les résultats obtenus peuvent donc difficilement être considérés comme représentatifs de la situation réelle.

Les valeurs limites de pollution de l'air seront durcies dès janvier 2030 afin de mieux protéger la santé. Il est fort à parier que l'augmentation de la vitesse et du trafic induit par l'autoroute, le territoire du Chablais dépasserait ces nouveaux seuils et devrait élaborer un plan de protection de l'atmosphère pour tenter de réduire cette pollution.

En Haute-Savoie, l'un des départements français les plus touchés, environ 1 décès sur 10 est causé par la pollution de l'air d'après une étude de Santé Publique France.

Des dépassements du seuil de bruit identifiés mais ignorés

Les valeurs réglementaires en matière de bruit seraient dépassées durant les travaux de l'A412 à Margencel, sans que des mesures de protection ne soient prévues. L'inquiétude majeure concerne surtout l'augmentation future du trafic lors de la phase d'exploitation de l'autoroute. Les seuils seraient effectivement dépassés sur les voies adjacentes, en particulier à Perrignier. Or, le concessionnaire se dédouane de toute responsabilité quant aux niveaux sonores sur ces voies secondaires.

Le bilan socio-économique biaisé

L'immense majorité des gains économiques provient de la valorisation des gains de temps (1,5 Md€ sur un total de 1,7 Md€). Or, cet élément est survalorisé en France dans ce type d'étude, une méthode d'ailleurs actuellement en cours de révision. Il en résulte un biais qui minimise les impacts socio-économiques négatifs du projet, tels que les conséquences pour les riverains (-41 M€), les nuisances sonores (-23 M€) et la pollution de l'air (-18 M€).

L'opinion publique évoluée

En 2024, plus de 5000 réponses à un questionnaire sur la mobilité dans le Chablais ont été reçues par les associations Mobilité Douce Chablais et FNE Haute-Savoie. Ces associations ont restitué ces réponses et annoncé des préconisations concrètes, pour les transports collectifs et les modes actifs devant une salle comble à Bons-en-Chablais en mai 2024.

De plus, la mobilisation du 2 mai 2026 contre le projet d'autoroute a rassemblé plus de 1000 personnes (plus de 1000 repas ont été servis), avec plusieurs cortèges partis de divers points dans le Chablais (dont 400 vélos, des tracteurs et de nombreux piétons). Cette mobilisation est plus forte que lors des manifestations précédentes en 2025 et 2024.