



L'autoroute A412 doit relier Machilly à Thonon-les-Bains, en Haute-Savoie. Ici, une image du diffuseur de Machilly. Vectuel - Eiffage

Deux avis officiels fragilisent le projet d'autoroute A412

Chablais haut-savoyard À quelques jours de la consultation publique, plusieurs failles du dossier sont pointées du doigt, du climat à la biodiversité, en passant par l'utilité du projet.

Aymeric De Jardin-Verkinder

À l'approche de la consultation publique prévue du 20 avril au 3 juin, le projet d'autoroute A412 entre Machilly et Thonon-les-Bains se heurte à deux avis officiels très critiques.

Sans enterrer formellement le chantier, l'Autorité environnementale (Ae) et le Conseil national de la protection de la nature (CNP) mettent en lumière plusieurs fragilités du dossier porté par le concessionnaire Amedea, filiale d'Eiffage, rapportent «Le Dauphiné Libéré» et «France 3 Régions».

286'000 tonnes de CO₂ sur vingt ans

Dans le document rendu fin mars, l'Autorité environnementale estime que le projet s'inscrit difficilement dans les objectifs climatiques et environnementaux actuels. Elle évoque par ailleurs un impact carbone important, estimé à 286'000 tonnes de CO₂ sur vingt ans, ainsi que l'imperméabilisation d'au moins 55 hectares de sols naturels et agricoles.

L'instance s'interroge aussi sur la compatibilité du projet avec les trajectoires de réduction des émissions, de préservation de la biodiversité et de limitation de l'artificialisation des sols à l'horizon 2050.

L'Ae pointe aussi une analyse incomplète des alternatives. Selon elle, le débat oppose l'autoroute aux transports collectifs, sans réellement prendre en compte le renforcement d'autres possibilités, comme l'augmentation de capacité prévue du Léman Express d'ici à 2032 et l'amélioration du réseau ferroviaire.

Elle estime également que les effets induits du projet sur l'urbanisation dans un territoire

déjà en forte croissance démographique restent insuffisamment anticipés.

Aucune «raison impérative d'intérêt public»

Le CNPN, saisi sur la dérogation concernant les espèces protégées, va encore plus loin, rejetant toute «raison impérative d'intérêt public» au projet A412. Dans un avis défavorable, il conteste un à un les arguments avancés pour justifier l'autoroute: amélioration de la sécurité routière, désengorgement des routes actuelles, désenclavement du territoire, soutien à la multimodalité, protection de la santé pu-

blique ou encore dynamisation économique.

Pour cette instance scientifique, le Bas Chablais «n'est absolument pas isolé» et le projet pourrait au contraire accroître les flux de circulation, favoriser l'étalement urbain et dégrader des milieux naturels sensibles, notamment des zones humides.

Le CNPN estime aussi que les aménagements mis en avant autour du covoiturage et du vélo ne suffisent pas à faire de l'A412 un projet de mobilité durable.

«Le Dauphiné Libéré» relève que cet avis émane d'une instance scientifique à la sensibilité environnementale assumée.

Il rappelle aussi que ces critiques proviennent d'organismes officiellement consultés dans le cadre de l'instruction, et non de collectifs militants.

Coût global dépassé

L'Ae estime aussi que le coût global du projet pourrait dépasser 730 millions d'euros, contre 414 millions mis en avant en 2024. Le CNPN relève en outre une possible irrégularité, après la réalisation de fouilles archéologiques et de sondages géotechniques avant l'obtention de la dérogation requise.

Ces deux avis ne condamnent pas à eux seuls le projet. Si les opposants y voient des arguments de poids pour d'éventuels recours, les partisans parlent, eux, de réserves auxquelles il faudra répondre. Contactée, la société Amedea assure «préparer les réponses aux avis, avant la prochaine étape de la procédure».

Mobilisation début mai

En parallèle de cette bataille administrative, la contestation se poursuit également sur le terrain. Depuis le mois de novembre, une zone à défendre (ZAD), baptisée Chab'ZAD, s'est installée à Allinges, sur un terrain privé situé sur le tracé prévu de l'A412, à moins de sept kilomètres de Thonon-les-Bains. Les zadistes qualifient le projet autoroutier de «capitalo-écocidaire».

De son côté, le collectif Stop A412, porté par l'Acpat (Association de concertation et de proposition pour l'aménagement et les transports), se mobilise avec une campagne incarnée par une vache et un castor, symboles des terres agricoles et des zones humides menacées. Il appelle en outre à une «grande déambulation festive et familiale» les 2 et 3 mai entre Machilly et Thonon.

A40: la sortie 14 «Annemasse» se transforme pour gagner en sécurité

Depuis plusieurs semaines, la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) mène des travaux de sécurisation sur la bretelle de sortie N° 14 «Annemasse» de l'A40, à Étrembières, en direction de Chamonix.

Régulièrement saturée aux heures de pointe, cette sortie, empruntée par 10'500 véhicules par jour, est en cours d'allongement sur 700 mètres afin de limiter les remontées de file et d'éviter les arrêts sur la bande d'arrêt d'urgence. À terme, la bretelle atteindra 1100 mètres. Elle sera également séparée du flux autoroutier par une glissière de sécurité en béton, avec pour objectif d'améliorer la sécurité des automobilistes et d'augmenter la capacité de stockage des véhicules en sortie d'autoroute. Le chantier doit se poursuivre jusqu'au 28 août 2026, sous réserve des conditions météorologiques.

Durant cette période, la bande d'arrêt d'urgence est neutra-

lisée sur environ un kilomètre avant la sortie. La vitesse est abaissée à 70 km/h sur l'A40 et à 50 km/h sur la bretelle.

L'exploitant autoroutier indique maintenir deux voies de circulation par sens en journée, notamment aux heures de pointe et durant les week-ends, tandis que les opérations les plus lourdes sont réalisées de nuit, entre le lundi soir et le vendredi matin.

Des perturbations restent toutefois possibles, en particulier en fin d'après-midi. Les automobilistes qui empruntent habituellement cette sortie sont invités à privilégier la sortie N° 14-1 «Gaillard» pendant la durée du chantier.

L'opération comprend aussi un volet environnemental, avec la plantation d'arbres, la gestion des eaux de ruissellement et des aménagements en faveur de la petite faune.

Son coût s'élève à 5,6 millions d'euros, financés intégralement par l'ATMB. (ADV)