



Pro Natura Genève
4, chemin de Plonjon
1207 Genève CH

WWF Genève
10 rue de Villereuse
1207 Genève CH

**Registre numérique français
Département de Haute-Savoie**

Genève, le 3 juin 2026

CONCERNE : Consultation publique du projet de construction de l'autoroute A412

Madame, Monsieur,

Par la présente, Pro Natura Genève, le WWF Genève et le KARCH-GE expriment leur opposition au projet autoroutier A412 Machilly–Thonon du concessionnaire Amedea. Celui-ci porte des atteintes graves et disproportionnées à l'environnement, au sol, à la biodiversité, aux ressources en eau, aux objectifs climatiques, sans que sa nécessité ni son utilité publique ne soient solidement démontrées.

UTILITE PUBLIQUE

S'agissant de la « raison impérative d'intérêt public », elle a été déjà contestée à plusieurs reprises : une première tentative a échoué il y a une vingtaine d'années, puis un second essai, il y a une quinzaine d'années, n'a abouti que partiellement avec le raccordement entre Machilly et le carrefour des Chasseurs à Annemasse. Les données de trafic mobilisées sont obsolètes et les hypothèses de l'étude d'impact ne tiennent pas compte des évolutions majeures récentes, en particulier la mise en service du **Léman Express** le 15 décembre 2019, reliant Thonon-les-Bains au centre-ville de Genève. La pesée des intérêts est biaisée sans un bilan de cette nouvelle offre ferroviaire. Le COI, dans son rapport de février 2023, tout comme ses prédécesseurs, la Commission Mobilité 21 ou le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), ne classe pas le projet d'autoroute Machilly-Thonon comme prioritaire pour la France. L'Autorité environnementale (Ae) et le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) ont émis deux avis officiels critiques. La création d'une nouvelle infrastructure autoroutière ne constitue pas une réponse proportionnée aux besoins de mobilité, d'autant que les Cours des Comptes d'Auvergne-Rhône-Alpes, des cantons de Genève et de Vaud ont publié un rapport sur les mesures d'accompagnement au Léman Express en 2023 témoignant que plus de la moitié des projets accusent des retards ou ont été abandonnés. Le projet d'A412 est en concurrence directe avec le Léman Express, en contradiction totale avec les engagements et objectifs de report modal.

PROCEDURE

Sur le plan procédural, plusieurs éléments soulèvent de sérieuses interrogations quant à la conformité du projet avec la Convention d'Aarhus et le droit à la participation du public. Au regard du volume du dossier d'étude d'impact, le choix d'une participation par voie électronique, en lieu et place d'une enquête publique, prive le public d'une information accessible et d'un processus de consultation approprié aux enjeux. L'absence de rapport indépendant établi par un commissaire-enquêteur ainsi que de garanties de transparence est problématique. En outre, certaines évolutions substantielles du projet n'ont pas fait l'objet d'une participation adaptée, notamment les modifications du tracé intervenues depuis l'enquête publique menée dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique.

BIODIVERSITE

En matière de biodiversité, les conditions cumulatives requises pour l’octroi d’une dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées ne sont pas réunies, comme l’atteste l’avis défavorable du CNPN. Le projet implique une artificialisation significative, avec une emprise totale de 177 hectares. Parmi ceux-ci, 55 hectares seront imperméabilisés pour la seule section courante et les bretelles, à l’exclusion des rétablissements et des parkings de covoiturage. **Les enjeux se concentrent principalement sur les milieux forestiers, les bocages et les marais.** Environ 56 hectares de zones humides seraient détruits, avec des atteintes irréversibles aux réservoirs de biodiversité, des incidences Natura 2000, une fragmentation accrue des continuités écologiques terrestres et aquatiques d’intérêt local et régional. La forêt de Planbois, la plus vaste forêt de plaine du département subirait un impact important, notamment avec l’amputation de parcelles boisées et perturbation de passage recensé pour la grande faune. Comme le relève l’autorité environnementale dans son avis n°2026-003 du 27 mars 2026 (p.42), le tracé traverse des milieux de très haute valeur écologique – des habitats d’espèces protégées de la flore, avifaune, amphibiens, chauves-souris, insectes. Les impacts sur la biodiversité sont préoccupants et leurs niveaux d’enjeux sous-évalués.

Les faiblesses méthodologiques de l’étude d’impact en matière de biodiversité sont trop nombreuses pour être tolérées : incohérences cartographiques et scientifiques, inventaires lacunaires nécessitant d’être rigoureusement complétés, protocoles et pressions d’échantillonnage insuffisants, sous-évaluation des enjeux faune, flore et hydrologiques, absence de prise en compte de l’accidentologie de la faune en phase d’exploitation de l’A412. Ces éléments compromettent profondément la fiabilité et validité de l’étude d’impact.

COMPENSATION

La séquence éviter–réduire–compenser n’est pas respectée et les mesures proposées ne permettent pas de garantir l’absence d’incidences significatives. Concernant les sols, les mesures de compensation prévues à ce stade sont lacunaires, sans articulation avec l’objectif de zéro artificialisation nette. Par ailleurs, certains sites compensatoires ont déjà fait l’objet de mesures compensatoires (par exemple le parc d’activités de Planbois). Le dossier ne présente donc ni garanties pérennes, ni plans de gestion, ni articulation claire entre les sites compensatoires et leurs fonctionnalités. En l’état, il est impossible d’évaluer leur gain écologique et leur opérationnalité.

HYDROLOGIE

S’agissant des ressources en eau, le projet prévoit le franchissement d’une quarantaine de cours d’eau et la modification de treize d’entre eux (dont le ruisseau du Passage), ainsi que des prélèvements susceptibles d’aggraver les étiages dans un contexte de changement climatique. Ces atteintes sont incompatibles avec les objectifs de bon état des masses d’eau fixés par la directive-cadre sur l’eau. Elles font également peser un risque majeur sur la ressource en eau potable, en particulier sur le captage d’Anthy, dont le périmètre de protection est directement concerné. **La protection de l’eau potable, des nappes phréatiques et des fonctions écologiques des zones humides doit primer sur une infrastructure dont la nécessité est insuffisamment démontrée et encore contestée.**

CLIMAT

Avec une estimation de 286'000 tonnes de CO₂ produit par ce projet sur 20 ans, ce projet est en décalage total avec les objectifs climatiques régionaux et les politiques de report modal. Le projet entraînerait une augmentation du trafic automobile, des nuisances accrues (air, bruit) et des émissions de gaz à effet de serre. L'urgence climatique déclarée en 2019 par la Ville et le Canton de Genève serait rendue caduque par ce projet de liaison autoroutière A412 Machilly–Thonon.

CONFLIT TRANSFRONTALIER

Bien que situé en France, ce projet présente une dimension transfrontalière marquée, les milieux naturels concernés étant directement connectés à ceux du bassin genevois. Les impacts se feront inévitablement ressentir en Suisse, notamment sur les continuités écologiques et la qualité de vie des résidents. Le Conseil administratif de la Ville de Genève a décidé de recourir contre ce projet, comme révélé dans la presse le 7 janvier 2020, et a réaffirmé son opposition par la résolution R-254 du 15 janvier 2025. En avril 2026, la Ville de Genève a décidé de renforcer et d'élargir son action juridique contre le projet, incluant une nouvelle demande d'abrogation de la déclaration d'utilité publique de l'A412 et a annoncé une action indemnitaire avec une mobilisation des communes de la rive gauche contre l'Etat français en cas où le projet se réalise. Plusieurs communes concernées s'y opposent déjà, dont la commune de Jussy, qui qualifie ce projet de « catastrophe ».

CONCLUSION

Au vu des nombreux préjudices du projet sur le bassin genevois, nous rappelons l'applicabilité des principes de la Convention d'Espoo relative à l'évaluation de l'impact environnemental dans un contexte transfrontalier, la Convention d'Aarhus relative à la démocratie environnementale, les exigences de l'Ordonnance relative à l'étude de l'impact environnemental (OEIE, RS 814.011), de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01), de la Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux, RS 814.20) et de la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451).

Pro Natura Genève, le WWF Genève et le KARCH-GE demandent donc aux autorités françaises :

- L'abandon du projet d'autoroute A412 Machilly–Thonon ;
- La priorisation de solutions respectueuses du climat, de la biodiversité, de l'eau et du sol agricole, notamment l'augmentation de la capacité du Léman Express et transports publics ;
- A titre subsidiaire, une réévaluation complète du projet sur la base de données complètes, actualisées et une méthodologie valide scientifiquement.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Candice Yvon
Secrétaire générale
Pro Natura Genève

Jean-Pascal Gillig
Secrétaire général
WWF Genève

Jacques Thiébaud
Coordinateur
KARCH-GE

