



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La Défense, le 30/03/2026

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Inspection générale de l'environnement et du développement durable

L'[Autorité environnementale](#) a délibéré sur les projets suivants concernant trois avis et une réponse à un recours gracieux lors de la session du vendredi 27 mars 2026.

1. [3e stratégie nationale bas-carbone](#)
2. [Projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains \(A 412\) et de suppression des passages à niveau n°65 et n°66 à Perrignier \(74\)](#)
3. [Mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil - Mageo - \(60\)](#)

Réponse à un recours gracieux relatif à :

- [Création de parkings sécurisés pour les poids lourds sur les aires de Mionnay est et ouest \(01\)](#)

[Retrouvez en ligne le communiqué de presse](#)

Contacts presse du Ministère de la Transition écologique

Tél : 01 40 81 18 07
Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse de l'IGEDD/AE

Karine Gal
Tél : 01 40 81 68 11 - Mél : karine.gal@developpement-durable.gouv.fr

Mathilde Lambert
Tél : 01 40 81 90 08 - Mél : mathilde.lambert@developpement-durable.gouv.fr

Contacts Autorité environnementale

Laurent Michel
Tél : 01 40 81 90 32 - Mél : laurent.michel@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Françoise Facon
Tél : 01 40 81 23 03 - Mél : marie-francoise.facon@developpement-durable.gouv.fr

Avis sur des dossiers soumis à évaluation environnementale

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par les projets. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

3e stratégie nationale bas-carbone

La troisième stratégie nationale bas-carbone (SNBC), comme la deuxième SNBC, a pour objectif de définir une trajectoire qui doit conduire la France à la neutralité carbone à l'horizon 2050 (émissions nationales inférieures ou égales à l'absorption dans les puits de carbone). La France s'est fixé également un objectif de réduction de son « empreinte carbone » de – 71 % et – 79 % entre 2010 et 2050.

Au-delà des guides et autres outils de déclinaison qu'elle prévoit, l'Ae recommande d'annexer à la SNBC 3 un récapitulatif des orientations destinées à être déclinées dans les documents de planification territoriale et des modalités d'appréciation de leur compatibilité.

Le dossier, très bien présenté et structuré, synthétique et d'une lecture aisée, prend en compte la plupart des recommandations des avis antérieurs de l'Ae.

En revanche, les effets du changement climatique devraient être quantifiés et territorialisés dans les hypothèses sectorielles des différents scénarios et la méthode d'analyse des incidences est à reprendre.

L'Ae relève que les infrastructures ne sont prises en compte ni dans la stratégie, ni dans son évaluation environnementale. La SNBC reprend bien les objectifs des textes supérieurs, internationaux ou européens, ou des textes nationaux. Elle innove en termes d'empreinte carbone.

En revanche, les taux de réduction des émissions de gaz à effet de serre observés jusqu'ici dans chaque secteur et selon les principales orientations sont très inférieurs à ceux qui permettraient de respecter ces objectifs. De plus, les évolutions récentes ou en cours du cadre national et européen pourraient en outre conduire à les dégrader : rythme assez lent d'électrification des véhicules, risque de décalage dans le temps de la fin des quotas de CO2 gratuits dans le dispositif européen ETS, dérogations à l'objectif d'absence d'artificialisation nette des sols...

L'Ae émet de nombreuses recommandations notamment de mettre à jour les scénarios de référence et de projet et d'en tirer toutes les conséquences pour les orientations et actions concernées.

Elle recommande également de renforcer les objectifs de sobriété ; d'étendre la prise en compte de l'empreinte environnementale dans les évaluations environnementales et dans l'affichage des produits ; de revoir la trajectoire d'artificialisation des sols, de crédibiliser les quantités de biomasse mobilisables et le bouclage de tous les besoins, notamment dans les départements et régions d'outre-mer ; de réaliser un retour d'expérience approfondi de l'échec récurrent des secteurs des transports et des déchets à atteindre leurs objectifs climatiques (hors événements exceptionnels) ; de détailler les hypothèses utilisées pour l'agriculture et le numérique, notamment pour concerne l'élevage, la consommation de viande animale, les centres de données et l'intelligence artificielle.

L'Ae recommande enfin de préciser les orientations de réindustrialisation, de comparer les incidences directes et indirectes des productions ciblées et définir des mesures pour les éviter ou les réduire ; de préciser différents scénarios énergétiques au-delà de 2035 pour « garantir [aux entreprises] un prix de l'électricité décarbonée compétitif par rapport aux solutions fossiles », de compléter l'analyse des incidences, en particulier compte tenu du revirement sur la part du nucléaire dans la production d'électricité désormais inscrit dans la programmation pluriannuelle de l'énergie, et de définir en conséquence des mesures ERC proportionnées ;

Pour la capture et le stockage ou l'utilisation du carbone, l'Ae recommande de décrire précisément les installations et infrastructures qui seront nécessaires et d'approfondir l'analyse des incidences négatives induites par la mise en œuvre de ces technologies.

L'Ae réitère aussi les recommandations de ses précédents avis pour ce qui concerne l'extinction progressive des financements aux énergies fossiles et la généralisation des mesures de compensation.

Projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains (A 412) et de suppression des passages à niveau n°65 et n°66 à Perrignier (74)

L'Ae a été saisie d'un projet de liaison autoroutière concédée jusqu'en 2078 entre Machilly et Thonon-les-Bains (A 412) et de suppression des passages à niveau n°65 et n°66 à Perrignier (74).

L'autoroute est réalisée par la société Amedea (filiale du groupe Eiffage), concessionnaire, avant exploitation par APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) ; la suppression des passages à niveau est portée par SNCF Réseau et le Département de Haute-Savoie.

Les opérations ont été déclarées d'utilité publique en 2019 et sont présentées pour obtention des autorisations nécessaires à leur réalisation.

La liaison projetée est une création entièrement en tracé neuf de 16,5 km à 2x2 voies comprenant trois échangeurs (avec aire de covoiturage) à Machilly, Perrignier et Thonon-les-Bains. Le coût total présenté dans le dossier est de l'ordre de 364 M€ pour l'A 412 (hors ensemble des dépenses préalables) et d'environ 50 M€ pour la suppression des passages à niveau.

Ce projet s'inscrit dans une stratégie, construite depuis le début des années 1990 et non actualisée depuis, qui visait à « désenclaver » le territoire du Chablais, en développant tant les transports en commun que l'adaptation du réseau routier dans un contexte de forte croissance démographique et d'emploi transfrontalier en Suisse, et d'augmentation du besoin en déplacements et, en corollaire des hausses de trafic routier, des congestions et des nuisances sur le réseau routier départemental et les localités traversées. Pour l'Ae, une description actualisée de cette stratégie, de ses réalisations, du développement des transports en commun et des perspectives de renforcement de ceux-ci, en complément de l'ouverture et du développement du service ferroviaire Léman Express et de certains projets identifiés dans le dossier (projet de bus à haut niveau de service sur la RD 1005), est nécessaire pour mieux appréhender le projet et ses justifications et développer toutes les possibilités additionnelles de report modal.

Le dossier est très documenté et dans l'ensemble de bonne qualité tant au niveau des analyses des enjeux, des incidences que de certaines des solutions proposées. La prise en compte des enjeux liés au changement climatique est intéressante. Sa lisibilité du dossier est cependant à améliorer sur divers points.

Le projet soulève des interrogations et des recommandations sur les stratégies et actions en matière de transports sur l'étude d'alternatives tant en termes de solution d'ensemble que de variantes du tracé affectant moins l'environnement.

Le projet d'autoroute en tracé neuf sur plus de seize kilomètres implique une importante artificialisation d'espaces, des destructions de milieux agricoles, naturels et forestiers à forts et très forts enjeux en termes de biodiversité. Il conduit également à des impacts directs et indirects sur d'importantes zones humides et de nombreuses espèces patrimoniales. Le projet est aussi susceptible de créer des risques pour la ressource en eaux, en particulier souterraines. Pour l'Ae, il est absolument nécessaire de démontrer que ces incidences négatives sont non significatives après évitement, réduction et compensation pour pouvoir autoriser le projet.

L'Ae formule de ce fait un ensemble de recommandations pour compléter le dossier tant sur l'état initial de l'environnement que sur les mesures d'évitement (et leur renforcement), de réduction et de compensation des incidences du projet, ainsi que sur le suivi de leur efficacité, impliquant l'entretien d'un ensemble de dispositifs. Plus largement, la mise en perspective du projet avec les stratégies nationales en termes de biodiversité et de réduction de l'artificialisation nette est à présenter et renforcer, dont la compensation des surfaces artificialisées.

Le projet, directement et par le développement de l'urbanisation qu'il peut induire, consommera des espaces naturels et forestiers, dans un territoire en forte croissance démographique et où il apparaît que les rythmes et stratégies de réduction de l'artificialisation ne sont pas encore à un niveau suffisant dans les documents de planification et d'urbanisme.

L'Ae recommande donc d'évaluer plus précisément les effets de l'A 412 sur le développement de l'urbanisation, de présenter les mesures prises pour y remédier, et si besoin de renforcer significativement celles du plan local d'urbanisme valant programme local de l'habitat et plan de mobilité de Thonon agglomération de février 2026.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, les bilans détaillés présentés, de bonne qualité, conduisent à identifier des émissions additionnelles de l'ordre de 286 000 tCO₂e (chantier et phase d'exploitation sur vingt ans) par rapport à une situation sans projet. Ceci n'apparaît pas conforme aux objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et nécessite de mettre en place des actions de réduction de ces émissions à l'échelle du projet (des mesures sont envisagées par le maître d'ouvrage pour le chantier, qui devront être concrétisées) et du territoire, en renforçant les actions en faveur de report modal, et *in fine* d'envisager des mesures de compensation.

Concernant les nuisances sonores, le projet est de nature à améliorer la situation dans les zones aujourd'hui soumises à un fort trafic sur les RD 930 et 1005 ; le porteur de projet a prévu un ensemble de mesures de protection dans les zones sensibles du nouveau tracé. L'Ae recommande cependant d'examiner la possibilité de renforcer les protections à la source en certains points et d'approfondir l'analyse sur certaines routes adjacentes. L'approche paysagère, bien décrite, nécessitera un suivi attentif en termes de qualité de réalisation et de pérennité des aménagements paysagers prévus (dont boisements, haies, etc.) l'infrastructure étant située dans un environnement naturel et patrimonial sensible.

Mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil - Mageo - (60)

La mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil – Mageo - (60), portée par Voies navigables de France (VNF), constitue un maillon de la liaison Seine-Escaut dont l'opération la plus importante financièrement est le canal Seine-Nord-Europe (CSNE). D'un montant de 434 M€, l'opération prévoit pour l'essentiel l'élargissement du chenal de navigation et l'aménagement de certaines berges, ce qui nécessitera des mouvements de terres et de sédiments importants (3 millions de m³), la protection d'ouvrages ainsi que la création de « hauts-fonds » propices à la biodiversité et d'un site de compensation hydraulique et écologique à Verneuil-en-Halatte.

L'étude d'impact est approfondie quant à l'établissement de l'état initial de l'environnement, l'évaluation des incidences et le suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) envisagées. La démarche ERC elle-même est satisfaisante ; elle est cependant à clarifier sur la nature et les conditions d'efficacité de plusieurs mesures qui en découlent. Elle montre que les effets négatifs de l'opération Mageo seront limités, quels que soient les enjeux, mais souffre cependant d'une actualisation inégale qui multiplie les incohérences entre chiffres issus de documents d'âges différents.

La liaison Seine-Escaut est le projet d'ensemble et Mageo une opération de ce projet. L'étude d'impact hésite cependant tant sur le périmètre du scénario de référence que sur celui du projet. Les allers-retours entre la prise en considération de la seule opération Mageo et celle des deux opérations CSNE et Mageo conjuguées sont source d'incohérences. La méthode d'analyse de l'étude d'impact doit donc être revue en profondeur avec des interprétations des résultats et un bilan entre effets positifs et négatifs qui pourraient être significativement différents.

Le dossier doit être complété par son étude socio-économique, actualisée et étayée sur les modalités de calcul des projections de trafic. Ces éléments sont le fondement de l'évaluation des bénéfices environnementaux attendus de cette opération.

L'étude d'impact n'évoque pas les possibilités de phasage de l'opération, alors même que des incertitudes existent sur le rythme, voire le potentiel de développement du trafic fluvial sur la liaison Seine-Escaut. Une réalisation par étapes permettrait d'accompagner ce développement, en levant progressivement les goulets d'étranglement sur le tronçon Creil-Compiègne tout en limitant ses effets négatifs dans un premier temps.

Enfin, pour une opération dont la durée de vie est supérieure au siècle, il convient de compléter l'étude d'impact par une analyse de la vulnérabilité de l'opération au changement climatique, sécheresses et inondations en premier lieu.

Cas par cas

Réponse à un recours concernant la décision prise après examen au cas par cas sur la création de parkings sécurisés pour les poids lourds sur les aires de Mionnay est et ouest (01)

Par courrier du 6 février 2026, la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) a adressé à l'Autorité environnementale un recours à l'encontre de sa décision du 10 décembre 2025, relative au dossier n° F-084-25-C-0221 de création de parkings sécurisés pour les poids lourds sur les aires de Mionnay est et ouest (01).

Lors de sa séance du 27 mars 2026, l'Ae a décidé de maintenir le sens de sa décision précitée et de soumettre à évaluation environnementale ce projet.

[Vous pouvez aussi consulter ce communiqué de presse sur la page LinkedIn de l'Ae](#)