

—
ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

Pôle métropolitain du Genevois français
SIEGE : 15 avenue Emile Zola
74100 ANNEMASSE

—
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU

OBJET :

AVIS SUR LE
PROJET DE
LIAISON
AUTOROUTIERE
A412

Séance du 13 février 2026

L'an deux mil vingt-six, le treize février à quinze heures,
le Bureau, dûment convoqué, s'est réuni à Archamps
sous la présidence de Monsieur Christian DUPESSEY,
Président,

Convocation du : 06 février 2026

Secrétaire de séance : Vincent SCATTOLIN

Membres présents :

• Délégués titulaires :

M. Christian DUPESSEY - M. Vincent SCATTOLIN - M.
Gabriel DOUBLET – M. Julien BOUCHET – M. Sébastien
JAVOGUES - Mme Aurélie GODARD-CHARILLON - M.
Benjamin VIBERT - M. Régis PETIT - Mme Carole
VINCENT

• Délégués représentés :

• Délégués excusés :

M. Philippe MONET - M. Stéphane VALLI – M. Claude
THABUIS - M. Pierrick DUCIMETIERE - M. Christophe
ARMINJON - Mme Chrystelle BEURRIER – Mme Nadine
PERINET

N° BU2026-04

Nombre de délégués
titulaires

en Exercice : 16

Nombre de délégués

Présents : 09

Pouvoir : 0

AVIS SUR LE PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A412

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L5731-1 et
suivants ;

VU l'arrêté préfectoral n°PREF/DRCL/BCLB-2024-0013 en date du 29 juillet 2024 approuvant
la modification des statuts du Pôle métropolitain du Genevois français ;

Vu la délibération N° CS2020-25 du Comité syndical du Pôle métropolitain du Genevois
Français en date du 10 septembre 2020 relative aux délégations du Bureau et du Président
du Pôle métropolitain ;

Vu la délibération N° CS2025-51 du Comité syndical du Pôle Français en date du 27 juin 2025 et la délibération n° CS2025-68 relatives aux délégations du Bureau et du Président du Pôle métropolitain et portant sur la mise à jour de la délibération N°CS2020-25 ;

Pour mémoire, l'Etat a confié par décret de concession à la société AMEDEA la réalisation d'un projet de liaison autoroutière à 2x2 voies s'étendant sur une distance de 16,5 kilomètres de tracé neuf entre Machilly et Thonon-les-Bains. Ce tronçon constitue un maillon de l'itinéraire continu entre l'A40 et le contournement de Thonon-les-Bains.

Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) le 24 décembre 2019, validant ainsi son intérêt général et l'engagement des études et procédures nécessaires à sa réalisation.

Parmi les procédures réglementaires, ce projet est soumis à autorisation environnementale. Il s'agit de garantir que le projet respecte les réglementations environnementales et préserve les équilibres naturels, patrimoniaux et sociaux du territoire. C'est également une étape importante dans le processus de réalisation d'un projet, car elle conditionne le démarrage des travaux.

AMEDEA a donc réalisé un dossier de demande d'autorisation environnementale, qui synthétise les caractéristiques du projet et présente une analyse approfondie de ses impacts potentiels sur l'environnement.

L'étude d'impact est destinée à fournir des éléments d'appréciation des impacts sur l'environnement inhérents à l'opération d'aménagement, qu'ils soient directs, indirects, pérennes ou temporaires, et ce, tant en phase de travaux qu'en phase de fonctionnement.

Une étude d'impact ayant déjà été réalisée avant la DUP, cette dernière a été l'occasion d'une mise à jour, avec la réalisation de nouveaux comptages routiers en 2021 afin de produire une nouvelle modélisation à horizon mise en service et 20 ans plus tard.

Le Pôle métropolitain du Genevois français est consulté pour avis par les services de l'Etat dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale déposée par AMEDEA en tant que service associé, conformément aux dispositions du code de l'environnement.

Le présent avis est porté par le Pôle métropolitain du Genevois français au titre de ses compétences obligatoires : Coopération transfrontalière, coordination de la mobilité, aménagement et développement du territoire métropolitain, transition énergétique et développement durable, développement économique et attractivité, en lien avec l'étude d'impact. Le Pôle métropolitain est également Autorité Organisatrice des Mobilités sur le périmètre constitué par la Communauté de communes du Genevois et Annemasse Agglomération. Il est rappelé que le Pôle métropolitain exerce également des compétences optionnelles, dites « à la carte », en matière d'élaboration, de suivi et de mise en œuvre du SCoT sur un périmètre constitué par Pays de Gex Agglomération, Terre Valserhône l'Interco,

La Communauté de communes du Genevois et Annemasse Agglomération, Thonon-Agglomération et les communes associées sont également consultées en tant que collectivité.

Conformément aux articles L181-1 et suivants du code de l'environnement, le présent avis se veut constructif en formulant des observations, recommandations ou réserves. Il porte ainsi un regard sur l'appréciation de la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception du projet.

La réalisation de la liaison autoroutière à 2x2 voies entre Machilly et Thonon-les-Bains est né du constat de l'insuffisance des infrastructures routières existantes, notamment dans le Chablais, en prise à une forte croissance démographique qui engendre une augmentation forte et régulière de la mobilité et du trafic automobile. Malgré les efforts entrepris par les collectivités et le déploiement de nombreuses alternatives (Léman Express, Réseaux urbains et transports en communs, services à la mobilité), les perspectives de développement affirment que cette tendance devrait se poursuivre, ce qui nécessite de proposer des solutions multimodales adaptées pour le désenclavement du Chablais, tant dans sa dimension routière que ferroviaire.

1. Les planifications en vigueur

Le projet de désenclavement du Chablais et la liaison autoroutière afférente étant connus de longue date, les planifications en vigueur l'ont pleinement intégré.

Ainsi, le PADD du SCoT d'Annemasse Agglomération appelle, dans son Orientation 8 à Renforcer les capacités de rayonnement de l'agglomération et sa connexion au grand territoire, en ciblant plus particulièrement l'amélioration des connexions et des échanges avec les territoires voisins.

Sur les projets routiers structurants, Annemasse Agglo souhaite « insister sur la nécessaire coordination des projets routiers structurants (désenclavement du Chablais avec l'autoroute Machilly – Thonon et la liaison A40- chasseurs, nœud d'Etrembières, etc.) pouvant impacter le territoire sur ses entrées Sud et Nord » et « Anticiper les risques d'augmentation des flux des projets routiers structurants par des mesures d'accompagnement », « Protéger la vie locale et les centralités (sécurisation, régulation du trafic) », « Renforcer les connexions entre les territoires avec les projets de développement de transports collectifs ou modes doux existants ou à structurer sur les secteurs en interface (Fillinges avec le futur BNHS, Bas Chablais) et avec la Suisse (PEM gare d'Annemasse vers les communes de Thônex et Puplinge, Pas de l'Echelle, etc.) et « Préserver l'avenir en se laissant des possibilités d'améliorer l'accessibilité externe du territoire sur le plan ferroviaire, notamment la desserte du Léman express ».

Sur le désenclavement multimodal du Chablais en particulier, Annemasse Agglomération souhaite « Articuler/intégrer les infrastructures de transport actuelles et futures et un aménagement maîtrisé, et tout particulièrement celles liées au désenclavement du Chablais,

notamment routier » et « Elaborer une stratégie multimodale Chablais, en lien avec les territoires voisins ».

Le SCoT du Chablais, exécutoire depuis juillet 2020 identifie lui la problématique des déplacements et des transports comme « l'enjeu majeur sur le territoire du Chablais ». Il s'agit de « Articuler/intégrer les infrastructures de transport actuelles et futures à un aménagement maîtrisé (pôles multimodaux, pôles gares, P+R, ...), et tout particulièrement celles liées au désenclavement du Chablais, notamment routier ». Le PLUiHM, prochainement exécutoire, s'attache à « Permettre la réalisation de la liaison autoroutière Machilly-Thonon (A.412), les compensations agricoles et naturelles, et en prévoyant les rabattements depuis les échangeurs (Perrignier, Thonon-les-Bains). Ce projet sera l'une des conditions de réussite du désenclavement multimodal du territoire et de l'apaisement des circulations internes. Il permettra le bon fonctionnement des mobilités alternatives aux véhicules individuels en favorisant la bonne circulation des transports en commun, et la sécurisation des déplacements modes doux internes en limitant les circulations de flux. »

Enfin, tant à l'échelle du Pôle métropolitain que du Grand Genève, les réflexions conduites prennent pleinement en considération le projet de désenclavement du Chablais et sa liaison autoroutière (Projets d'agglomération, Vision territoriale transfrontalière etc.)

2. Impacts territoriaux, mesures de compensation et d'accompagnement

Toute infrastructure, quelle qu'en soit l'échelle, induit ou va induire des impacts sur le territoire. En l'espèce, ces impacts territoriaux sont directs (Consommation des sols, impacts sur les activités agricoles, impacts environnementaux) ou indirects. L'étude d'impact environnemental devra objectiver ces impacts directs et indirects, pérennes ou temporaires et devra permettre au maître d'ouvrage et au concessionnaire de préciser les mesures de compensation et d'accompagnement à mettre en œuvre pour limiter, réduire ou supprimer ces impacts.

2.1 Développer et soutenir la multimodalité autour de l'infrastructure

La réalisation de la liaison A40 – Chasseurs pourrait constituer une opportunité pour l'élaboration d'une stratégie multimodale à l'échelle plus large, incluant le Chablais, Annemasse Agglomération et la basse vallée de l'Arve, en lien avec la Suisse voisine (Cantons de Genève et de Vaud). Une réflexion d'ensemble sur la multimodalité dans le territoire permettrait de diminuer l'usage individuel de la voiture, en encourageant des logiques de rabattement sur les réseaux de transports publics. Le SERM franco-genevois, le Léman Express, le projet de BHNS sur la RD1005 et les réseaux de transports publics existants, les services à la mobilité, les mobilités lacustres, les mobilités douces, les démarches « petites douanes » et l'offre en stationnements (P+R) doivent être coordonnés au bénéfice d'un rabattement organisé vers la liaison autoroutière, et ce, pour tout type de motifs de déplacements.

De façon plus concrète, le territoire d'Annemasse Agglo est directement concerné par le projet puisque cette nouvelle liaison depuis Thonon déboucherait à Machilly. L'origine de la

concession est située entre l'ouvrage de rétablissement de la concessionnaire et le nouveau diffuseur de Machilly permettant RD1206.

Le territoire d'Annemasse Agglo dispose d'un réseau routier situé aux portes de Genève et au carrefour d'axes de communication majeurs (A40, A410). L'enjeu pour Annemasse Agglo reste de structurer son bouclier de contournement pour dissuader le trafic de transit dans le centre de l'agglomération et sur les voiries non dimensionnées. Dans les précédentes étapes de concertation, Annemasse Agglo avait affirmé la nécessité de réaliser au plus vite le barreau A40/Carrefour des chasseurs. La mise en cohérence du calendrier de réalisation de ces deux projets structurants, à horizon début 2029, répond donc aux attentes formulées à l'enquête publique. En effet, ces projets doivent conforter le contournement de l'Agglomération annemassienne pour limiter le trafic de transit, et assurer la cohérence du schéma de mobilité, avec notamment la mise en place des projets structurants de Transports en Communs (BHNS Bonne, SERM).

L'analyse de l'influence de l'A412 met en évidence une redistribution notable du trafic sur les axes départementaux et communaux. L'A412 libère les RD 1005 et RD 903 d'une part importante du trafic de transit, toutefois, les RD1 et RD15 présentent une augmentation de trafic supérieur à 10%, qui aura un impact sur la sécurité des voies et le confort des riverains. A ce titre, la conception du projet A412 intègre désormais le projet de la véloroute ViaRhône. Toutefois, le Pôle métropolitain souhaite alerter du risque en termes de sécurité pour les cyclistes et la nécessité de revoir le parti d'aménagement de la RD15, actuellement prévu en aménagements partagés. Il conviendra que le maître d'ouvrage et le concessionnaire apportent des garanties sur ce sujet.

Ce projet a des effets sur le territoire Suisse tout proche. Etant soumis aux exigences de la Convention d'Espoo (convention internationale sur l'évaluation des impacts environnementaux susceptibles de dépasser les frontières nationales), les autorités suisses ont été consultées à différentes phases du projet, notamment sur la thématique du trafic. Bien que le projet d'A412 permette quelques désengorgements sur le territoire Suisse, des hausses de trafics aux petites douanes sont observés. La démarche « petites douanes mobilité pendulaire » du Chablais reste une instance adaptée pour anticiper ces effets et définir une feuille de route en adaptant le plan d'actions en conséquence : mesures de régulation, de solutions de transports en commun et de modes actifs. Il conviendra de s'assurer de la pleine information des communes suisses en la matière.

Par ailleurs, sur le volet interface multimodales, à la suite de la concertation, le concessionnaire a fait évoluer la conception des aires de covoiturage en intégrant un arrêt de bus, une dépose minute, 15 bornes de recharges, du stationnement sécurisé pour les vélos et des réserves pour une borne Hé Léman. A propos de ces équipements d'intermodalité, le Pôle métropolitain demande une coordination renforcée entre le concessionnaire, la Région, les AOM, y compris la commune de Machilly qui a un projet d'extension de son P+R en gare. Il souhaite notamment que des tarifs préférentiels soient prévus pour les covoitureurs.

2.2 Veiller à l'articulation urbanisation - transports

Les centralités urbaines, les pôles gares doivent constituer les espaces prioritaires de la structuration du territoire, autour des arrêts du Léman Express et des principaux arrêts de BHNS. Ces espaces sont voués à être densifiés afin de valoriser le lien urbanisation – transports en faveur des modes actifs et des transports publics, en limitant le recours à l'automobile. A cet effet, les BHNS d'Annemasse Agglomération et de Thonon Agglomération constituent des leviers forts d'accélération et de structuration urbaine. L'anticipation foncière doit être accompagnée par les outils réglementaires, opérationnels et financiers en main du maître d'ouvrage.

2.3 Limiter les impacts économiques et sur la consommation foncière

Le projet aura nécessairement des impacts fonciers conséquents qui menaceront la pérennité des activités agricoles avec la suppression de 50ha d'AOP Reblochon. Il conviendra d'identifier des mesures de compensation et de dédommagement des activités agricoles impactées.

En matière foncière, en l'état, seule la liaison autoroutière A412 de Machilly à Thonon-les-Bains est identifiée par l'Etat comme faisant partie de la liste des Projets d'Envergure Nationale ou Européenne dans le cadre du ZAN, laissant ouvert le sujet pour la liaison A40 – Chasseurs. Au regard des enjeux de transition écologique et compte-tenu du calendrier, il conviendra que les mesures de compensation soient identifiées, conformément aux objectifs de la loi Climat et Résilience (Trajectoire ZAN).

La maîtrise foncière nécessaire d'une part à la réalisation du projet et d'autre part à la structuration urbanisation – transports doit être anticipée et accompagnée financièrement par le concessionnaire.

2.4 Tendre à la suppression des impacts environnementaux

De nombreux espaces naturels et agricoles seront impactés par le projet et les effets sur l'environnement (Impacts sur les nappes et les eaux de surfaces, pollutions générées, consommation et artificialisation des sols etc.) doivent être pleinement établis par l'étude d'impact. Les mesures compensatoires qui en découleraient devront être intégrées au projet et réalisées sur les territoires concernés, sous l'égide du maître d'ouvrage.

Le Bureau, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **RAPPELLE** que le Pôle métropolitain soutient le projet de désenclavement multimodal du Chablais, tant dans sa dimension routière que ferroviaire, à l'appui d'une stratégie multimodale d'ensemble ;

- **RAPPELLE** l'attachement du Pôle métropolitain à une mise en service coordonnée avec la requalification et la sécurisation de la RD 903 chasseurs ;
- **RAPPELLE** aux communes concernées, au Département de la Haute-Savoie et au Canton de Genève l'impact potentiel de la hausse du trafic sur les RD 1 et RD 15 ;
- **RECOMMANDE** l'élaboration d'une feuille de route et d'un plan d'actions franco-suisse dans le cadre de la démarche de mobilité pendulaire du Chablais afin d'anticiper l'impact potentiel de la hausse du trafic sur les petites douanes de Cara, Renfile et Moniaz ;
- **RECOMMANDE** de revoir le parti d'aménagement de la ViaRhôna sur la RD15 pour sécuriser les cyclistes et apaiser la circulation ;
- **DEMANDE** d'associer étroitement le Pôle métropolitain en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités au projet d'aire de covoiturage de Machilly ;
- **DEMANDE** de prévoir une tarification incitative pour les covoitureurs ;
- **DEMANDE** la prise en charge par le concessionnaire et le maître d'ouvrage de la réalisation des mesures d'accompagnement et mesures compensatoires sur le périmètre du projet ;
- **DONNE** un avis favorable, au projet de liaison autoroutière A412 et au dossier d'autorisation environnementale prenant en compte les observations et réserves exprimées ci-dessus ;
- **CHARGE** le Président de l'exécution de la présente décision en lui donnant toutes les suites nécessaires.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Le Président certifie le caractère exécutoire du présent acte transmis en Préfecture d'Annecy le 17/02/2026

Publié ou notifié le 17/02/26

Le Secrétaire de séance
Vincent SCATTOLIN

Le Président,
Christian DUPESSEY



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux adressé au Président ou d'un recours en excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.