

LIAISON AUTOROUTIÈRE MACHILLY > THONON-LES-BAINS

# Un projet de désenclavement du Chablais



**ENQUÊTE**  
JUIN  
**MOBILISEZ-VOUS!**  
2018  
**PUBLIQUE**

**haute savoie**   
le Département

[hautsavoie.fr](http://hautsavoie.fr)



# LA LIAISON ENTRE **MACHILLY ET THONON-LES-BAINS** EST UN PROJET VITAL POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE DU CHABLAIS À L'HORIZON 2024.

Visant à faciliter et sécuriser les déplacements à l'intérieur du territoire mais aussi ceux avec l'agglomération d'Annemasse, le reste du département et la métropole de Genève, elle constitue un aménagement indispensable au service du territoire.

Fortement attendue de longue date par les habitants et les acteurs économiques, elle n'avait pourtant pas été retenue par l'État comme l'un de ses projets prioritaires et ne devait alors bénéficier d'aucun financement. Depuis 5 ans, le Département de la Haute-Savoie s'est mobilisé pour faire du projet une réalité. Il a proposé à l'État que la liaison soit réalisée sous forme d'autoroute concédée à un constructeur-exploitant, et s'est engagé à financer les études amont mais aussi à verser une subvention d'équilibre à la construction de 100 millions d'euros pour en assurer la viabilité financière.

## Grâce à l'initiative du Département et de l'État, la nouvelle liaison Machilly - Thonon-les-Bains est lancée.

Aujourd'hui, va s'ouvrir l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique pour une mise en service de l'infrastructure prévue en 2024 et portant sur :



→ la création  
d'un tronçon  
autoroutier  
concédé  
à 2 x 2 voies



→ la suppression  
concomitante  
de 2 passages  
à niveau à Perrignier



# LES BÉNÉFICES DE LA LIAISON POUR LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

La nouvelle liaison Machilly-Thonon, en complémentarité du développement des offres de transports collectifs, va offrir un réseau adapté aux trafics élevés du territoire ainsi que de meilleures conditions de circulation, à la fois sur la voie nouvelle et sur les routes départementales déchargées. Elle va permettre d'améliorer et de sécuriser les déplacements des habitants et la qualité de vie des riverains aux abords des principaux axes de circulation actuels.

## Apaiser la circulation et renforcer la sécurité sur le réseau existant

### → Aujourd'hui, un réseau inadapté aux besoins

Entre évolution démographique du territoire, attractivité touristique et développement des mobilités liées aux distances domicile-travail et à l'emploi frontalier, les RD 1005 et 903 connaissent aujourd'hui un trafic important et croissant. Elles supportent à la fois le flux local mais aussi les flux d'échanges et de transit. Avec la RD 1206, elles présentent ainsi des niveaux de saturation élevés, entraînant de fortes congestions en périodes de pointe du matin et du soir. Outre ces difficultés de circulation, l'intense trafic pose des problèmes de sécurité et de dégradation de la qualité de vie des riverains dans la traversée des communes de Machilly, Loisin, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges, Margencel, Anthy-sur-Léman et Thonon-les-Bains.

TRAFIC entre 2002 et 2015

+ 24%  
sur la RD 903

+ 14%  
sur la RD 1005



+ de 15 000  
véhicules/jour  
dans certaines petites  
communes aujourd'hui  
(13 217 sur la RD 903 entre  
Bons-en-Chablais et Thonon,  
19 500 sur la RD 1005  
entre Douvaine et Thonon  
en 2014)



Poids lourds

7,04% sur la RD 903  
4,83% sur la RD 1005

#### RD 1005

> traversée  
de 3 centres-bourgs  
(Sciez, Massongy,  
Douvaine)  
et une quinzaine  
d'agglomérations

> trafics importants  
surtout l'été,  
vers Évian

> qualité de circulation  
très moyenne, voire  
faible

#### RD 903

> traversée de 5 centres-bourgs  
(Perrignier, Lully, Brenthonne,  
Bons-en-Chablais et Machilly)  
et de nombreuses  
agglomérations

> qualité de circulation faible,  
avec un tracé sinueux  
et une visibilité moyenne



## → Demain, un trafic reporté pour plus de sérénité

Grâce au projet, la nouvelle liaison va capter une part importante du trafic actuellement sur les voies départementales et locales, en particulier les flux de transit et les flux pendulaires des actifs entre le Chablais, Genève et Annemasse. Dès sa mise en service, et grâce à la création de 3 diffuseurs à Machilly, Perrignier et Anthy-sur-Léman, permettant une desserte fine du territoire et une captation importante du trafic pendulaire, le report est ainsi attendu autour de 8 000 véhicules par jour selon les sections.

Les RD et voies locales seront d'autant délestées et retrouveront davantage leur rôle de dessertes de proximité, améliorant ainsi de manière très significative la sécurité et la qualité de vie des riverains avec :

> **la baisse du trafic dans les traversées des communes et la diminution des nuisances associées sur ces axes** (bruit, pollution...)

> **la fluidification du trafic local**

> **la baisse du risque d'accidents**

> **le renforcement de l'attractivité des transports collectifs avec l'amélioration de leur vitesse commerciale.**

### Report de trafic minimum

8 000  
véhicules/jour

### Diminution du trafic

49 à 52% sur la RD 903  
2 à 10% sur la RD 1005\*

\* Baisse de trafic entre situation avec le seul aménagement du Transport à Haut Niveau de Service et situation avec THNS ET autoroute



### À noter...

Le Département de la Haute-Savoie va accompagner le réaménagement des centres-bourgs de Massongy, Sciez et Douvaine sur la RD 1005, dans le cadre du projet de Transport à Haut Niveau de Service (THNS) (voir ci-après), redonnant aux traversées une vocation plus locale et plus urbaine, avec sécurisation des modes doux. Une aide aux communes, pour aménager et sécuriser les centres-bourgs de Bons-en-Chablais et Perrignier sur la RD 903, est aussi envisagée.

# Offrir un itinéraire permettant de fiabiliser les temps de parcours

**Aux portes de l'agglomération genevoise et au cœur d'un environnement de qualité entre lac et montagne, le Chablais est un territoire très attractif.**

En 50 ans, il a ainsi vu sa population doubler, suivant un rythme de croissance deux fois supérieur à la moyenne régionale et parmi les plus forts de France, pour atteindre 134 000 habitants en 2013. Or, les nouveaux arrivants, à majorité des actifs frontaliers, renforcent les besoins en mobilité : plus du tiers des actifs du Chablais travaille ainsi en dehors du territoire et un quart travaille en Suisse. De fait, l'engorgement des routes existantes est accentué avec des problèmes de temps de parcours qui, en fonction des bouchons, peuvent varier du simple au triple.


32% des actifs travaillent dans leur commune de résidence (contre 36% en France)

34% sortent du Chablais pour travailler (soit 20 300 actifs)



1 travailleur sur 4 travaille en Suisse

Déplacements domicile > travail

 **7%**  
en transports en commun (contre 14% en France)

 **70%**  
en voiture + de 80% pour les navetteurs\*

**La nouvelle liaison offrira un itinéraire alternatif performant, rapide et à forte capacité, facilitant les échanges entre le Chablais et les autres territoires, et notamment la Suisse, mais aussi en interne vers les vallées et stations.**

Elle va aussi permettre d'améliorer le confort et les conditions de circulation pour les déplacements quotidiens, en particulier le quotidien des navetteurs\*.

Elle va garantir et diminuer les temps de parcours avec un gain moyen de 15 minutes aux heures de pointe du matin.



en heure de pointe le matin entre Thonon et Annemasse

\* Actifs se déplaçant pour travailler en dehors de leur territoire de résidence

# Favoriser la dynamique économique du territoire

**L'économie du Chablais est fortement structurée autour du pôle de l'agglomération Thonon-Évian, des vallées touristiques et de la proximité de la Suisse.**

Comme beaucoup de territoires en France aujourd'hui, elle se caractérise par une forte activité tertiaire et se situe même au-dessus des moyennes départementale et régionale avec 80% de l'emploi issu de l'activité présentielle (commerces, services, tourisme). Le tissu économique est d'ailleurs composé pour l'essentiel de TPE/PME.

Bien que dynamique, le territoire reste néanmoins, de par sa géographie contrainte, mal relié au reste du département et à la Suisse. Au-delà de l'apaisement et de la sécurisation des voiries locales, et de l'amélioration des échanges avec l'extérieur, il doit bénéficier d'une meilleure accessibilité pour renforcer son attractivité.

**La liaison Machilly-Thonon est ainsi un aménagement indispensable pour favoriser le développement de l'économie locale, et par là de nouvelles opportunités d'emplois à l'intérieur même du territoire.**



**11 000**  
établissements

près de **50%**  
de l'emploi dans des  
entreprises <20 salariés

près de **70%**  
dans des entreprises <49



## → Les avantages de la liaison pour l'économie :

- > Soutenir l'activité locale.
- > Maintenir les activités économiques existantes, favoriser leur développement sur le territoire et/ou leur permettre d'accéder à de nouveaux marchés en Haute-Savoie et au-delà.
- > Améliorer les échanges entre les différents pôles d'attraction économiques locaux (Thonon et Annemasse) et touristiques pour renforcer la place du territoire au sein des grands pôles économiques du pourtour lémanique.
- > Renforcer la capacité du territoire à attirer de nouvelles entreprises.
- > Renforcer la dynamique du territoire.
- > Conforter le Chablais comme un territoire à part entière où la croissance économique, et notamment de l'emploi, est proportionnelle à celle de la population, pour éviter qu'il ne devienne un territoire-dortoir.

16,5 km  
2x2 voies  
3 diffuseurs

**MACHILLY**





## → MACHILLY-THONON

# 16,5 km de voie nouvelle

La nouvelle liaison commence à Machilly, où un diffuseur la raccorde sur la RD 1206 à l'extrémité Nord de la 2x2 voies en provenance du Carrefour des Chasseurs. Elle s'oriente ensuite vers l'Est dans un secteur à dominante forestière, avant de rejoindre le Nord de la zone artisanale des Bracots. Elle franchit la RD 20 en s'approchant du Nord urbanisé de Bons-en-Chablais puis continue plein Est, entre zones forestières et agricoles. Dès sa sortie du territoire communal de Brenthonne, elle rejoint la voie ferrée qu'elle longe par le Nord jusqu'à la RD 25. Elle s'éloigne ensuite de la voie ferrée en s'infléchissant vers le Nord et traverse la zone d'activités de Perrignier desservie directement par un diffuseur.

Après une barrière de péage pleine voie\*, la liaison longe la zone d'activités de Planbois et passe au Nord du domaine de l'Abbaye. Elle présente ensuite un léger «S» en allant vers le Nord pour contourner la zone artisanale d'Allinges puis franchir la voie ferrée par-dessous. Elle s'insère entre le site des Grands Marais de Margencel et le hameau de Méssinges, en restant calée au plus près de la voie ferrée. Elle rejoint enfin le contournement de Thonon-les-Bains, à hauteur du franchissement du Pamphiot avec doublement du viaduc jusqu'à l'échangeur du Genevray. Le raccordement se fait avec un diffuseur à Anthy-sur-Léman.

\*Barrière de péage pleine voie : système de péage à barrière unique où l'utilisateur ne s'arrête qu'une seule fois pour s'acquitter d'un montant forfaitaire sans présentation de ticket

THONON-LES-BAINS

**239 M€**  
de coût de construction  
(estimation valeur 2014)

Par mesure de sécurité avec la création du diffuseur de Perrignier et l'augmentation future de la desserte ferroviaire liée à la construction du Léman Express, la liaison s'accompagne de la suppression de deux passages à niveau à Perrignier, l'un situé à l'intersection de la RD 25 et l'autre sur la RD 135. Ce dernier sera modifié par dénivellation avec passage de la voie ferrée sur un pont-rail, sous lequel seront rétablies les voies de communication, avec création de giratoires.

Vitesse limitée

110

**Légende**  
Bande d'enquête  
Liaison Machilly - Thonon-les-Bains

## UN PROJET CONCERTÉ

Le projet de liaison a fait l'objet, en 2016, d'une large concertation auprès des acteurs économiques et des habitants (plus de 1000 ont été rencontrés en réunions publiques). Sur 1900 avis, 79 % sont favorables (10 % sous conditions) à la liaison. Un groupe de travail, regroupant les représentants du milieu agricole et les associations environnementales, a aussi été mis en place par le Préfet et le Président du Département. Il est chargé de veiller à limiter les impacts du projet, notamment sur l'environnement, l'agriculture et la consommation d'espace.

# LE DÉPARTEMENT

Que ce soit au travers d'aménagements routiers, de développement ou financement de modes de transports collectifs et alternatifs, le Département s'est engagé sur un programme d'un milliard d'euros de travaux pour aménager la Haute-Savoie.

## 1<sup>er</sup> FINANCEUR DES GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT

### → Un projet routier global

La liaison Machilly-Thonon s'inscrit dans une logique globale d'amélioration des conditions d'accès et de circulation dans le Chablais. Elle est l'un des 4 maillons constituant l'axe qui relie l'A40 à Thonon. Elle vient ainsi se connecter, à son extrémité Nord, au contournement routier de Thonon-les-Bains mis en service le 1<sup>er</sup> juillet 2008. L'infrastructure a été financée à plus de 62% par le Département de la Haute-Savoie (soit 84 M€), et avec la participation financière de l'ex-Syndicat d'Aménagement Intercommunal du Chablais et de la Région Rhône-Alpes.

À son extrémité Sud, la nouvelle liaison va se raccorder à la section Machilly-Carrefour des Chasseurs, mise à 2x2 voies et inaugurée en novembre 2014. La liaison Carrefour des Chasseurs-A40 (entre Nangy et le diffuseur de Findrol) par l'aménagement d'une 2x2 voies, est à l'étude pour une réalisation ultérieure par le Département.



AXE A40  
THONON-LES-BAINS

### → Une politique de mobilité multimodale

L'amélioration des déplacements dans le Chablais est liée à la réalisation de la liaison autoroutière mais aussi à d'autres projets de transports alternatifs à la voiture. Il s'agit notamment du développement de :

#### SERVICES DE BUS

dont un THNS (Transport à Haut Niveau de Service) réalisé d'ici 2020 sur la RD 1005, et reliant Thonon à Genève, avec 40 allers-retours par jour et une fréquence en heure de pointe d'un bus toutes les 10 minutes.

#### VOIES VERTES OU VÉLOROUTES

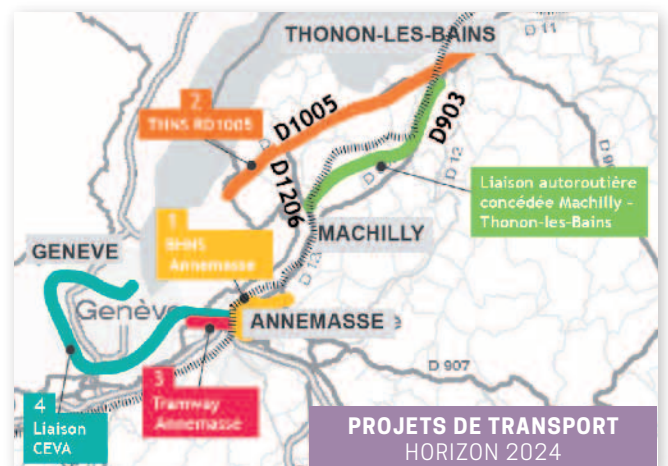
pour les circulations douces (Léman Mont-Blanc, ViaRhôna, Sillon Alpin...). Le Département soutient d'ailleurs les collectivités dans leurs projets d'aménagement de pistes cyclables sur des itinéraires structurants.

#### DESERTES FERROVIAIRES

avec la création d'ici 2019 du **Léman Express** (le CEVA) entre Annemasse et Genève, mais améliorant aussi les dessertes jusqu'à Évian. Le Département de la Haute-Savoie en est le 1<sup>er</sup> financeur côté français avec une contribution de 65 M€, sur un coût estimé à 234 M€. Il participe aussi, dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020, à la réalisation du franchissement des voies de la gare d'Annemasse et des aménagements de sécurité et d'accessibilité dans 18 gares de l'étoile ferroviaire.

#### DESERTES LACUSTRES

avec les navettes Thonon-Lausanne-Genève, ou le projet de réalisation d'une traversée du Lac Léman, porté par la République et Canton de Genève à l'horizon 2030 et destiné à achever le contournement de Genève.



PROJETS DE TRANSPORT  
HORIZON 2024

# QUI FAIT QUOI ?

Le projet s'appuie sur un étroit partenariat entre l'État et le Département de la Haute-Savoie, fortement mobilisé et engagé financièrement.

Le projet de liaison est porté par **l'État**, via le ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Il en délègue la maîtrise d'ouvrage au niveau local à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, sous l'autorité du Préfet de Haute-Savoie. La DREAL a conduit à ce titre les études et la concertation préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Après appel d'offres, l'État choisit le concessionnaire autoroutier et veille au respect des obligations réglementaires.

Une fois retenu, **le concessionnaire** sera chargé de mener la suite des procédures nécessaires à la mise en œuvre de l'opération, dont les études détaillées et le tracé définitif, ainsi que de construire, exploiter et entretenir la liaison autoroutière sur 50 à 60 ans. Il se rémunérera au moyen du péage.

**Le Département de la Haute-Savoie** est le partenaire central de la réalisation de la liaison dont il a financé intégralement les études amont. Il s'engage aussi à verser une éventuelle subvention d'équilibre au concessionnaire, à concurrence de 100 millions d'euros, si les recettes du péage s'avéraient insuffisantes pour équilibrer les coûts de construction.

**SNCF Réseau** va se charger des aménagements liés à la suppression des passages à niveau.

## PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET DE LIAISON

18 JANV.  
> 18 MARS  
2016

Concertation publique (articles L. 103-2 du Code de l'Urbanisme et L. 121-9 du Code de l'Environnement)

2016

Publication du bilan de concertation. Études préalables et élaboration du dossier d'enquête, dont étude d'impact sur l'environnement

JUIN 2018

**Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** sur le projet et la mise en conformité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes

FIN  
2019

Décret en Conseil d'État (18 mois au plus tard après l'enquête publique) + Arrêté préfectoral pour la suppression des passages à niveau

2020

Appel d'offres de concession, réponses des entreprises candidates et désignation du concessionnaire

2020  
>2022

Études détaillées du projet, procédures préalables aux travaux, acquisitions foncières

2023  
>2024

Travaux

2024

**Mise en service**

**MOBILISEZ-VOUS POUR SOUTENIR LE PROJET!**