

**EXTRAIT DU REGISTRE DES  
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

**Nombre de conseillers :**

- en exercice : 28
- présents : 22
- votants : 25

L'an deux mille vingt-six le 2 du mois de mars à 20h00, le Conseil municipal de la Commune de Bons-en-Chablais, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, sous la présidence de M. JACQUIER Olivier  
Dates de convocation : 24/02/2026

**PRESENTS :** Mmes et MM. VESSELIER Claude, VERNET Chantal, GILIBERT Pierre, REAL-LEFAY Sandra, LAVY Christèle, SOURISSE Claire, NAVILLE Yannick, GENOUD Monique, DOMBRAT Philippe, HERITEAU Annelise, MARSAN Christelle, GIRAULT Jean-Michel, GROSS Alain, CHAPUIS Estelle, TOURNIER Didier, TARDY Colette, PIGNAL-JACQUARD Marcel, HASSAN Jérôme, TROLLET Christine, FAVRAT Magali, LE BOURBOUACH Yannick

**ABSENT(S) EXCUSES :** MERMIN Philippe a donné procuration à HERITEAU Annelise, MAGNIEZ Anne a donné procuration à LAVY Christèle, DEHEDIN José a donné procuration à GILIBERT Pierre, BIAGINI Stéphane, BOITEUX Cécile, GARIN Viviane

**SECRETAIRE :** SOURISSE Claire

**D2026\_030202**

**OBJET : Avis défavorable concernant la demande d'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du Code de l'environnement : Projet de liaison autoroutière concédée entre MACHILLY et THONON-LES-BAINS (A412) et de suppression des passages à niveau n°65 et n°66 à PERRIGNIER**

**Rapporteur : Olivier JACQUIER**

Dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale déposée par AMEDEA, relative au projet de liaison autoroutière concédée entre MACHILLY et THONON-LES-BAINS (A412) et de suppression des passages à niveau n°65 et n°66 à PERRIGNIER, situé sur les communes de MACHILLY, LOISIN, BALLAISON, BONS-EN-CHABLAIS, BRENTHONNE, FESSY, LULLY, ANTHY-SURLEMAN, MARGENCEL, ALLINGES, PERRIGNIER, THONON-LES-BAINS, la Préfecture de Haute-Savoie, à travers Monsieur le Directeur de la direction départementale des territoires sollicite l'avis de la collectivité.

Considérant qu'il convient que le Conseil municipal de la Commune de Bons-en-Chablais émette un avis sur le projet ci-dessus,

Considérant l'analyse faite par le groupe de travail, dont les éléments suivants en sont issus :

Considérant :

- que ce dossier de demande d'autorisation environnementale a nécessité un travail effectué par différents cabinets experts pendant de nombreux mois,
- que pour répondre à la demande de la préfecture d'émettre un avis sur ce dossier, il est nécessaire d'étudier plus de 6 000 pages très techniques,
- que le délai de 2 mois est très court d'autant plus que l'organisation municipale réduit ce délai
- que ce délai de 2 mois a rendu impossible de missionner un cabinet externe professionnel,
- que les services de la mairie de Bons-en-Chablais n'étaient pas en capacité d'effectuer cette analyse en raison du temps imparti et/ou du manque d'expertise technique,

Le conseil municipal de Bons n'a pas été en mesure d'analyser les données du dossier de demande d'autorisation environnementale de façon éclairée.

L'absence de réponse valant acceptation, le conseil municipal est contraint d'émettre un avis défavorable sur cette autorisation environnementale.

Ceci étant dit, le conseil municipal souhaite assortir cet avis d'interrogations ou réserves sur certains points du dossier tout en étant conscients, comme exprimé plus haut, que ces remarques peuvent être le fruit d'une vision « tronquée » étant donné la complexité du dossier.

Considérant que les avis techniques des services de Thonon agglomération ont été reçus seulement ce jour, il n'a pas été possible de l'étudier complètement avant ce conseil municipal. Il est donc impossible de s'y référer.

- Les simulations concernant la capacité ferroviaire paraissent sous estimées, notamment par la non prise en considération des rames doubles-niveaux (déjà actés dans leurs acquisitions qui augmentent déjà la capacité de 40%), de la possibilité de mettre des rames triples si on allonge les quais de Machilly, Bons et Perrignier. Le scénario de mettre une double voie est évoqué aussi comme étant difficile voire impossible à réaliser alors que des scénarii intermédiaires sont à envisager, notamment en ajoutant des voies d'évitement (doublement de voies sur de petites portions) qui permettent de croiser de façon plus fréquente, et donc d'augmenter la capacité ferroviaire.
- L'ouvrage grande faune de Bons-en-chablais, indispensable pour limiter l'impact sur les populations animales débouche sur une voie latérale partagée (vélo et engins agricoles lourds), cela paraît paradoxal.
- Les compensations paraissent surestimées dans leurs impacts. Par exemple la compensation mise en place sur la commune : le concessionnaire se propose de gérer des parcelles forestières alors que les parcelles étaient déjà gérées par un organisme compétent, à savoir l'ONF. Il convient de se demander quelle est la plus-value de cette gestion. Le diagnostic préalable au moment de la signature de la convention de compensation n'était pas finalisé. Certaines propositions de compensation notamment pour les zones humides ont un impact sur le foncier agricole. Une compensation zone humide ne doit pas entraîner une perte de surface agricole déjà largement impactée par le projet.
- La mise en place d'une autoroute paraît en contradiction avec l'objectif de diminuer l'arrivée des véhicules déclaré sur le canton de Genève. La participation active, notamment financière aux projets transfrontaliers le démontrent (participation à la mise en place du Lemman express, achat de nouvelles rames, Parking Relais, BHNS...) La ville de Genève a acté très récemment une participation de 40 millions à la mise en place de P+R et de BHNS en France (février 2026). Comment concilier cette politique à l'afflux massif des véhicules frontaliers ? Les estimations faites à 20 ans évoquent 45000 voitures par jour sur l'A412.
- Le trafic induit semble également sous-estimé et / ou pas suffisamment pris en compte dans les mesures notamment du bruit et des GES dans les impacts. Ce trafic induit est largement décrit sur toutes les infrastructures routières de ce type.

Pour exemple, l'A41 Nord qui même si elle a réduit les GES à Cruseilles a contribué à augmenter les GES sur tout le couloir Annecy-Genève.

A ce sujet, l'avis technique établi par Thonon Agglomération indique ceci :

« Observation N°10 page 157 : « l'A412 accueillera à son ouverture environ 20 000 véhicules/jour et 45 000 véhicules/jour 20 ans plus tard » on compte multiplier par 2.5 les flux sur l'A412 en 20 ans. Ni les projections de trafic de la présente étude d'impact à 25 ans, ni les tendances démographiques sur le territoire ne suffisent à expliquer ce chiffre. Souhaite-t-on seulement délester les RD du secteur ou créer de nouveaux flux et détourner les usagers d'autres modes de transports ?

- L'efficacité de la fluidification du trafic sur les RD par la mise en place d'une autoroute nous paraît surestimé. En effet, cela contribue à augmenter le trafic (plus de trafic en entrée et sortie d'autoroute, plus de trafic global ce qui peut entraîner les automobilistes à reprendre les RD, augmentation des zones d'habitation, commerciales...très bien décrite à propos de l'A41 Nord). Pour exemple à nouveau la liane A41-Nord qui finalement n'a résolu le problème que pendant quelques années. Moins de 20 ans après, Cruseilles demande une déviation car le trafic dans le centre est de 16 000 voitures/jour.
- L'impact de l'autoroute au niveau des terres agricoles, de l'artificialisation des sols, de la diminution de la captation du carbone, paraissent en contradiction avec certains objectifs du Plan Alimentaire Territoriale et du Plan Climat Air Energie Territorial de Thonon agglomération : Pour exemple 3 des 4 axes prioritaires du Plan Alimentaire Territorial :

Axe 1 : Adapter les politiques foncières locales en faveur du Projet Alimentaire de l'Agglomération et des actions qu'il porte, en préservant les espaces agricoles et naturels et en s'emparant des outils existants.

Axe 2 : Soutenir le rôle essentiel de la profession agricole dans la gestion équilibrée des ressources naturelles (biodiversité, eau, sols...) en favorisant des pratiques agricoles durables.

Axe 4: Soutenir une alimentation durable et la résilience alimentaire du territoire (qui pour rappel est de 22% sur le territoire de Thonon agglomération).

- Ces deux plans (PAT et PCAET) ont d'ailleurs donné lieu à des diagnostics qui démontrent la tension actuelle et à venir sur la productivité agricole, la perte de forêt (maladies notamment), la tension sur l'eau et les zones humides en raison du dérèglement climatique et ce, sans considération des impacts de l'autoroute qui vont venir s'y ajouter.

#### **Considérant les éléments pré cités :**

**Le Conseil Municipal, avec 12 voix CONTRE le fait d'émettre un avis positif (Claude VESSELIER, Pierre GILIBERT, José DEHEDIN, Sandra REAL-LEFAY, Claire SOURISSE, Philippe DOMBRAT, Monique GENOUD, Annelise HERITEAU, Philippe MERMIN, Christelle MARSAN, Alain GROSS, Anne MAGNIEZ), et 13 ABSTENTIONS (Yannick LE BOURBOUACH, Marcel PIGNAL-JACQUARD, Jérôme Hassan, Christine TROLLIET, Colette TARDY, Magali FAVRAT, Estelle CHAPUIS, Olivier JACQUIER, Christèle LAVY, Yannick NAVILLE, Didier TOURNIER, Jean-Michel GIRAULT, Chantal VERNET)**

**DECIDE**

**-D'EMETTRE UN AVIS DEFAVORABLE avec réserves concernant la demande d'autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du Code de l'environnement : Projet de liaison autoroutière concédée entre MACHILLY et THONON-LES-BAINS (A412) et de suppression des passages à niveau n°65 et n°66 à PERRIGNIER**

*Pour extrait certifié conforme,*

**Le Maire,**

**Olivier JACQUIER**



**La secrétaire,**

**Claire SOURISSE**