

Collonges-sous-Salève, le 27 juin 2025

Objet : Observations Dossier Tronçon A40

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'État,

L'Association pour la Protection de l'Environnement Collongeois (APEC), fondée en 1990 et affiliée depuis 2014 à l'échelle nationale à la fédération « Patrimoine et Environnement », a l'honneur de vous faire parvenir les présentes observations complémentaires dans le cadre du dossier relatif au tronçon de l'autoroute A40 situé entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois.

Il est actuellement demandé au Conseil d'État de se prononcer sur la réintroduction d'un péage sur ce tronçon autoroutier. Il nous semble essentiel de souligner que l'étude en cours serait incomplète sans la prise en compte des observations et préoccupations des usagers, lesquels n'ont, à ce jour, fait l'objet d'aucune concertation.

Notre association a lancé une pétition intitulée « **Non au péage de l'autoroute urbaine A40 entre Saint-Julien-en-Genevois et Annemasse** », qui a recueilli à ce jour plus de 6 425 signatures. Ce chiffre témoigne d'une mobilisation significative et légitime des usagers, indignés par l'annonce, faite par voie de presse le 11 mars 2025 par Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie, de la suppression de la gratuité à compter du 1^{er} février 2029.

Notre commune, Collonges-sous-Salève, est coupée en deux par la RD 1206 déjà fortement saturée aux heures de pointe, et nous serons fortement impactés par les nuisances du report de trafic. Tout comme le seront les communes voisines tant en France qu'en Suisse.

Nos observations vont résolument dans le sens du **maintien de la gratuité** du tronçon de l'autoroute A40 situé entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois.

Ce tronçon constitue, de manière évidente, un **contournement urbain** indispensable au fonctionnement quotidien du réseau de mobilité de l'agglomération du Grand Genève. Sa gratuité revêt, à ce titre, une **nécessité vitale**, tant sur le plan **des déplacements**, que d'un point de vue **environnemental** et **sociétal**. Le développement des transports en commun sur ce secteur est encore insuffisant et permet peu de report modal.

L'étude conduite par le cabinet EGIS, mandaté par la société ATMB, tend à **minimiser le report de trafic**. À ce jour, **l'impact de ce report sur les infrastructures secondaires n'a pas fait l'objet d'une analyse approfondie** et demeure, de ce fait, **gravement sous-estimé**.

Il convient de s'interroger avec sérieux sur les conséquences concrètes d'un tel report :

- Quelles seront les **nuisances liées à la saturation du trafic** sur les axes secondaires environnants ?
- Quelles seront les répercussions en termes **d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution sonore, de sécurité routière et d'accidentalité accrue** ?
- Quel sera l'impact du **coût supporté par les usagers** dans une zone reconnue comme étant déjà classée « vie chère » ?

Ces questions fondamentales appellent des réponses précises et documentées, à la hauteur des enjeux environnementaux et sociaux que soulève ce projet.

En évitant la saturation des axes routiers secondaires, **la gratuité actuelle de ce tronçon de l'A40 permet une régulation fluide et efficace du trafic dans l'ensemble du bassin de mobilité du Genevois français**. Elle joue ainsi un rôle stratégique dans **l'optimisation des flux de circulation**, contribuant à la diminution des embouteillages, à la **réduction de la consommation de carburant** et, par conséquent, à la **baisse significative des émissions polluantes**.

Ces effets positifs s'inscrivent pleinement dans les **objectifs environnementaux fixés au niveau régional et national**, ainsi que dans les engagements de la société ATMB en matière de développement durable.

Nous invitons à ce titre à consulter les **statistiques départementales de trafic** sur les réseaux secondaires, qui démontrent déjà une **pression importante** sur ces infrastructures. Toute aggravation de cette situation du fait d'un report de trafic serait contraire à l'intérêt général.

Voir les statistiques départementales du trafic sur les réseaux secondaires.

https://www.haute-savoie.gouv.fr/content/telechargement/45650/290900/file/carte_trafic_2023.pdf

Il est utile de rappeler qu'en France, **environ 25 % du réseau autoroutier est gratuit**, soit près de **3 000 kilomètres sur un total d'environ 12 000 kilomètres**. Ce choix d'aménagement s'inscrit dans une **volonté d'accessibilité et de service public**, notamment pour les axes conçus afin de **faciliter la mobilité locale** et de **désenclaver certaines zones**, sans faire peser un coût supplémentaire sur les usagers du quotidien.

Le tronçon concerné de l'A40 s'inscrit pleinement dans cette logique : **il ne s'agit pas d'une infrastructure de transit longue distance, mais bien d'un axe de contournement urbain et périurbain**, essentiel à l'équilibre du territoire.

1. Ce tronçon constitue le contournement urbain du Grand Genève

La **Métropole du Grand Genève** fait face à une **congestion routière chronique**, en particulier aux heures de pointe. Dans ce contexte, la section de l'autoroute A40 située entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois joue un **rôle stratégique majeur** : elle permet aux véhicules de **contourner le centre urbain de Genève** et contribue ainsi à la **fluidification du trafic transfrontalier**.

Ce tronçon constitue à ce jour **le principal axe de contournement pour les usagers**. Sa **configuration géographique**, conjuguée à la **forte densité urbaine** de la région, en fait une infrastructure **indispensable au désengorgement des réseaux secondaires**, déjà largement saturés. Il s'agit également d'un levier essentiel pour la **réduction de la pollution locale**, tant atmosphérique que sonore.

Long de 12 kilomètres, ce contournement a été **construit en 1982 côté français**, en lieu et place de la voie dite « Cottier » que les autorités suisses avaient envisagé de réaliser sur leur propre territoire dans les années 1980, dans le cadre du projet de contournement sud du canton de Genève.

Le **Grand Genève** — composé de **deux cantons suisses, deux départements français, une région et deux États**, répartis sur **près de 2 000 km²**, avec **209 communes** et plus de **1 027 000 habitants** — est aujourd'hui un **pôle d'attractivité majeur**. Ce sont **plus de 50 000 véhicules** qui empruntent quotidiennement ce tronçon de contournement, preuve de son rôle essentiel dans la dynamique transfrontalière.

Il est important de rappeler que **la gratuité de ce tronçon avait été convenue en 1987**, lors d'échanges bilatéraux avec les autorités suisses, au moment du passage à la gratuité de la portion de l'ATMB entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois. Dans un souci de cohérence territoriale, **la section suisse entre Bardonnex, l'aéroport de Genève et jusqu'à Versoix devrait également être gratuite**.

Enfin, il est à noter que dans l'ensemble du territoire national, **la majorité des axes de contournement des grandes agglomérations sont gratuits**, conformément à leur vocation de service public. **Les autorités suisses, partenaires historiques et parties prenantes dans la structuration du Grand Genève, doivent également être associées à toute décision impactant cette infrastructure essentielle.**

Ce tronçon est géré par l'ATMB dont l'actionnaire principal est l'État et les collectivités territoriales pour 91,3 % (67,3 % à l'État, 18,6% aux départements de la Haute Savoie et de l'Ain et 5,4% au Canton et Ville de Genève).

Ce tronçon de 12 km, créé en 1982, a été gratuit depuis 1987 (Soulte de 1987 à 1990 puis forfait jusqu'en 2015, le Département a payé 40 Millions de francs français soit un peu plus de 6 Millions d'euros). L'ATMB demande ensuite 300 Millions d'euros sur la période jusqu'en 2050. Montant que le Département refuse de payer. Nous pouvons comprendre le département de la Haute-Savoie qu'entre 6 millions payés jusqu'en 2015 et ensuite 300 millions demandés jusqu'en 2050, cette nouvelle demande de l'ATMB ne pouvait pas être acceptée.

La question de ce tronçon se pose au niveau de son statut ou de sa qualification. Ce tronçon de 12 km entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois n'est pas un tronçon d'autoroute « ordinaire ». Si cela était le cas, il serait légal qu'il soit remis à péage. Et c'est l'avis que l'État attend de vous.

Or ce tronçon constitue le « contournement du Grand Genève ». C'est à ce titre que nous vous demandons d'étudier ce dossier. C'est la reconnaissance de la qualité de contournement du Grand Genève qui doit lui conférer sa gratuité.

Dans la Motion 2791-A du 15 décembre 2022 portée par des députés suisses, il est fait mention par M. Pierre Nicollier, Président du PLR qu'en 1987 : *il y avait un accord sur le fait que l'autoroute de contournement ne nécessitait pas de vignette sur le tronçon genevois et qu'en contrepartie, le reste de l'autoroute resterait gratuit. Cela étant, les autoroutes suisses nécessitent maintenant une vignette et il estime qu'il y a sans doute un déséquilibre existant.*

Il y a en effet un accord à trouver avec les autorités suisses pour que la section de l'autoroute suisse de la douane de Bardonnex à l'aéroport de Genève et même jusqu'à la fin du Canton de Genève soit également gratuite. Des élus de la Haute-Savoie sont en négociations à ce sujet avec les autorités suisses.

Le contournement du Grand Genève serait le seul contournement payant de la région !

Voici les autres axes autoroutiers de la région qui sont gratuits :

Nangy-La Vallée-Verte (A410 en 1989), Scientrier-La Roche-sur-Foron (A410 en 1989), Passy-Saint-Gervais (RN205 en 2008), Sallanches-Passy/Le-Fayet, et la liaison A40 – carrefour des Chasseurs (en cours).

L'A40 possède à ce jour 4 sections gratuites :

- De la  1 jusqu'à la  3 . (6 km, avec ticket)
- De la  13 jusqu'à la  14 . (12 km entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois)
- De la  15 jusqu'à l'  Échangeur entre A40 et A410 . (2,5 km)
 - Particularité de l'aire de Bonneville : cette aire de service est située sur une section à péage ouvert et est bidirectionnelle avec mélange des flux de circulation. L'utilisation anormale des bretelles de l'aire de Bonneville ouvre une possibilité de "demi-tour" donnant un accès d'entrée/sortie gratuit à la sortie payante Bonneville-Ouest  16 sans franchir une gare de péage pour les trajets depuis/vers Nangy-La Vallée Verte  15 ou La Roche-sur-Foron ([A410](#)  19).
- De la  20 jusqu'à la fin de l'autoroute. (10 km)

Un avenant au contrat de concession de l'ATMB doit être proposé pour la reconnaissance de ce tronçon en contournement du Grand Genève.

C'est à ce titre qu'il pourra rester gratuit.

2. L'étude EGIS mandatée par l'ATMB minimise le report de trafic

L'Autoroute et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) nous a informés que les autorités préfectorales ne l'autorisaient pas à nous transmettre les résultats détaillés de l'étude de report de trafic réalisée par le bureau EGIS. Cette absence de transparence suscite de nombreuses interrogations légitimes :

- Quelle méthodologie a été retenue ?
- Quels paramètres ont été pris en compte ?
- Quelle est la portée réelle de cette étude ?
- Le Conseil d'État a-t-il eu accès à l'intégralité de cette étude ou se fonde-t-il uniquement sur les éléments présentés dans les documents de concertation transmis aux élus ?

Dans le dossier de concertation d'octobre 2022 (pages 10 et 11), il est indiqué :

«Les études menées par le bureau EGIS montrent que la remise complète à péage de la section ne se traduit pas (ou presque...) par un report de trafic sur le réseau secondaire. Ce report n'évolue que très peu selon l'évolution du prix du péage : au plus fort, il reste inférieur à 4 % sur la période HPM + HPS. »

Pour un tarif de 1,90 € TTC, l'écart estimé entre le scénario gratuit et le scénario payant est le suivant :

– HPM : -285 véhicules (-130 vers l'est, -155 vers l'ouest)

– HPS : -166 véhicules (-87 vers l'est, -79 vers l'ouest)

À un tarif de 1,60 € TTC, le report de trafic estimé sur le réseau parallèle représente 3,2 % du volume HPM + HPS.»

Or, dans le **bilan de concertation publié en décembre 2023**, il est précisé :

« ATMB a réalisé une étude de trafic pour mesurer les effets éventuels de la remise à péage sur le réseau secondaire. Cette étude conclut qu'à un tarif de 1,60 €, le report s'élèverait à 150 véhicules (double sens) en heure de pointe du matin (HPM) et à 50 véhicules (double sens) en heure de pointe du soir (HPS), soit un impact non significatif sur la congestion du réseau secondaire. »

Cependant, dans le même dossier de concertation de 2022, les chiffres annoncés étaient de **285 véhicules** en HPM et **166 véhicules** en HPS.

Le bilan de 2023 présente donc une baisse de **47 %** du report de trafic annoncé. Cette variation importante soulève de sérieuses réserves quant à la fiabilité et la cohérence des résultats.

Dès lors, nous posons à nouveau la question : **quels sont les résultats réels de cette étude EGIS ? Quelle méthodologie a été utilisée ? Quels sont les fondements de ces données ?**

Par ailleurs, même si l'on retenait un taux estimé de report de 3,2 % appliqué aux **50 000 véhicules/jour** qui empruntent ce tronçon, cela représenterait **1 600 véhicules supplémentaires par jour** sur les réseaux secondaires — déjà fortement sollicités.

Mais dans la réalité, ce taux de report est largement sous-estimé. Selon notre expérience de terrain, il est raisonnable d'envisager un report **d'un ordre de grandeur dix fois supérieur**, soit **16 000 véhicules supplémentaires par jour** sur un réseau déjà saturé. Une telle augmentation serait non seulement insoutenable pour les infrastructures locales, mais également catastrophique en termes de pollution, de sécurité routière et de qualité de vie pour les riverains.

L'opposition à la suppression de la gratuité de ce tronçon de l'A40 est massive et constante. Un sondage conduit par le **Groupement Transfrontalier Européen (GTE)** en mars 2025 indique que **83 % des frontaliers** y sont défavorables, et **46 % envisageraient de modifier leur itinéraire**, ce qui entraînerait une pression accrue sur les routes secondaires françaises et suisses.

Ces données confirment les résultats d'un autre sondage mené par le journal **Le Messager** en 2021 : « En novembre 2021, nous avons demandé à nos lectrices et lecteurs s'ils continueraient à utiliser ce tronçon autoroutier s'il devenait payant... La réponse fut sans équivoque : **97 % déclarèrent qu'ils ne l'utiliseraient jamais dans ce cas.** »

Ces éléments révèlent un écart manifeste entre les hypothèses techniques avancées dans l'étude officielle EGIS et la réalité du terrain, vécue par les usagers.

L'étude EGIS **minimise l'ampleur du report de trafic** et, par conséquent, les nuisances prévisibles sur les réseaux secondaires français et suisses. Elle ne tient pas suffisamment compte du **contexte socio-économique** local : dans une zone classée « vie chère », nombre d'usagers, notamment salariés en euros, ne seront pas en mesure d'absorber le coût supplémentaire d'un péage quotidien.

Enfin, il est écrit dans le bilan de concertation que le report serait faible en raison de la saturation actuelle du réseau secondaire aux heures de pointe. Ce constat souligne lui-même l'incapacité structurelle de ces voies à absorber **le moindre afflux supplémentaire**, ce qui renforce l'incohérence de la décision de suppression de la gratuité.

Dans le Bilan de concertation de décembre 2023, il est écrit également :

« Les résultats de l'étude de trafic sont partagés par le Canton de Genève qui a également procédé à une simulation de trafic de son côté. En effet, la position suisse a toujours été celle de la neutralité s'agissant de ce dossier tout en exprimant des inquiétudes quant aux effets de la remise à péage sur un éventuel report de trafic sur les réseaux adjacents à l'A40. **Cette contre étude a abouti aux mêmes résultats**, à savoir des impacts peu significatifs sur le territoire genevois, ainsi qu'au niveau de la frontière, avec peu de diffusion du trafic sur le réseau routier secondaire. ».

L'APEC a eu accès à une présentation des résultats de l'étude menée par l'Office Cantonal des Transports, OCT, pour le Canton de Genève. **L'étude de l'OCT porte essentiellement sur le nombre de véhicules passant aux douanes entre 7h30 et 8h30.** Toutes les douanes, petites ou grandes, étant déjà saturées à cette heure de pointe de référence, le résultat n'est pas significatif. Pour exemple le nombre de véhicules à cette heure de pointe est de 531 véhicules au maximum à la douane de la Croix de Rozon, frontière avec Collonges-sous-Salève. L'étude suisse constate qu'avec la remise à péage, le nombre passerait à 530 véhicules selon une modélisation basée sur un facteur « temps/argent » pour l'utilisateur. Dans ce cas précis, nous nous retrouvons sur un report modal sur un transport en commun.

Cette contre étude de l'OCT ne conclut donc rien sur le report du trafic sur les réseaux secondaires qu'ils soient français ou suisses !

L'avis de l'ART qui a déjà été donné en février 2025 s'est basé sur les résultats de l'étude EGIS qui ne reflètent pas la réalité locale. Nous espérons que le Conseil d'État saura être attentif aux informations complémentaires apportées sur « la contre étude » suisse.

Nous vous invitons à faire la demande de cette étude auprès de l'OCT.

Une autre étude effectuée en 2018 sur un autre tronçon de l'A40, commandée par l'ATMB auprès de CEREMA, mettait en évidence un facteur déterminant : **la sensibilité forte des usagers au prix du péage.** Les résultats montraient clairement que le coût du trajet conduisait à une faible fréquentation. Ce constat est d'autant plus pertinent aujourd'hui dans un contexte d'inflation généralisée, de hausse du carburant et de stagnation des salaires dans une zone déjà reconnue comme onéreuse.

Voir la synthèse de l'étude CEREMA. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/du-recueil-donnees-analyse-cerema-realise-diagnostic>

La société des Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) a mandaté en 2018 le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) afin de mieux comprendre les usages de la route départementale RD1205 à hauteur d'Annemasse, et d'évaluer dans quelle mesure les usagers pourraient se reporter sur l'autoroute A40.

Deux constats ont motivé cette initiative :

- La RD1205 est régulièrement saturée aux heures de pointe entre Annemasse et Passy, alors même que l'A40 propose, dans ce même axe, un trafic globalement fluide.
- L'usage de l'A40 par les usagers est asymétrique selon le sens de circulation.

Le Cerema a donc mené une enquête visant à déterminer la proportion d'usagers de la RD1205 susceptibles d'adopter l'itinéraire via l'A40, ainsi que les facteurs déterminants dans leur choix de trajet.

Les résultats de cette étude sont particulièrement éclairants :

- **Échantillon interrogé** : 3 844 usagers, interrogés sur deux journées complètes entre 6h et 20h.
- **Trafic moyen jour ouvré (double sens)** :
 - Poste A (Nangy) : 11 600 véhicules/jour – 1 400 véhicules/h en heure de pointe.
 - Poste B (Reignier-Ésery) : 8 700 véhicules/jour – 700 véhicules/h en heure de pointe.
- **Comportements d'usage** :
 - 20 % des usagers adoptent un comportement dit *versatile*, utilisant l'autoroute dans un sens et la route départementale dans l'autre, indépendamment du sens ou de l'heure.
 - Pour l'ensemble des usagers interrogés, le **coût** constitue le facteur principal dans le choix de l'itinéraire.
 - Pour les usagers *versatiles*, le **temps de parcours** devient l'élément déterminant.

Ces enseignements confirment que le coût constitue un frein majeur à l'usage de l'autoroute, malgré sa fluidité et son attractivité potentielle pour désengorger les axes secondaires. La RD1205, comme d'autres routes départementales structurantes, supporte donc une charge de trafic excessive aux heures de pointe, faute d'une alternative gratuite suffisante.

Il est à craindre que la suppression de la gratuité sur le tronçon de l'A40 entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois reproduise exactement la même situation sur la RD1206, déjà fortement saturée.

Il est donc étonnant que la nouvelle étude EGIS, commanditée dans le cadre du projet de remise à péage, **minimise autant l'impact financier pour les usagers** et n'intègre pas suffisamment les enseignements de l'étude de 2018, pourtant réalisée sur un secteur autoroutier comparable.

Par ailleurs, **aucune prise en compte sérieuse de l'impact social** du rétablissement du péage n'apparaît dans les documents de concertation. Cela pose un vrai problème d'équité, notamment pour les travailleurs modestes résidant en France et travaillant dans le Genevois français. **Il est illusoire de penser que tous pourront ou voudront se reporter sur les transports en commun**, surtout dans les zones mal desservies ou pour des horaires atypiques.

Enfin, nous rappelons que **la loi impose qu'une concertation publique permette une réelle prise en compte de l'avis des citoyens**. Si les contributions des usagers et des acteurs locaux ne sont pas intégrées ou sont systématiquement relativisées par des études biaisées ou partielles, cela constitue un dévoiement du processus démocratique.

Nous demandons que le Conseil d'État prenne le temps d'examiner les effets potentiels réels du rétablissement du péage sur l'ensemble du tissu territorial, social et économique, et non pas uniquement au travers de modèles théoriques abstraits.

Conclusion

Tous les élus de la région — Députés, Sénateurs, Président du Conseil départemental de la Haute-Savoie, Présidents des Communautés de Communes du Genevois et d'Annemasse Agglo, Président du Pôle métropolitain du Genevois français, ainsi que l'ensemble des Maires des communes concernées — **soutiennent unanimement le maintien de la gratuité de ce tronçon stratégique** de 12 km, situé côté français, et constituant le contournement urbain du Grand Genève.

Cette position est étayée par de nombreuses interventions publiques et médiatiques, notamment les questions orales posées au Gouvernement par Mme **Sylviane Noël** en mars 2025 et M. **Cyril Pellevat** en juin 2025, ainsi que par les **rencontres entre la Députée Virginie Duby-Muller** et plusieurs Ministres des Transports.

Comment expliquer que les représentants élus du peuple, au plus proche du terrain et des préoccupations quotidiennes des habitants, **ne soient ni entendus ni suivis** dans leurs démarches ? Pourquoi les engagements pris ne sont-ils pas respectés, malgré l'urgence environnementale, la cohérence territoriale et la volonté exprimée par l'ensemble des parties prenantes locales ?

Nous demandons solennellement :

- **La reconnaissance du statut de contournement urbain de ce tronçon de l'A40**
- **L'insertion d'un avenant de ce statut de contournement** dans le contrat de concession de l'ATMB
- La **suspension immédiate** de tout projet de remise à péage de ce tronçon.
- **L'écoute des représentants élus locaux et des citoyens**, intégrant l'ensemble des usagers, habitants, travailleurs frontaliers et non-frontaliers, ainsi que les acteurs économiques du territoire.
- Le **respect des engagements pris en 1987** concernant la gratuité de la section entre Annemasse et Saint-Julien-en-Genevois.
- **L'accès transparent à toutes les études** techniques et économiques (notamment le rapport EGIS), permettant une évaluation sérieuse et partagée de l'impact de toute décision future.

Ce tronçon de l'A40 n'est pas un axe autoroutier ordinaire. Il constitue un **service public de mobilité transfrontalière** dans une zone urbaine dense, partagée entre deux nations. Le péage reviendrait à faire peser un impôt déguisé sur les populations locales, les actifs, les familles et les entreprises.

Nous vous remercions pour toute l'attention que vous portez à nos observations et demandes pour vous permettre de prendre un avis en connaissance de causes.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'État, l'expression de notre considération distinguée.

Pour le Bureau de l'APEC et tous les signataires de la pétition,
Corinne Béroujon Rabbertz
Présidente