

Dossier de concertation publique

Création d'une voie d'entrecroisement et d'une voie réservée entre Archamps et Bardonnex

A40-A41

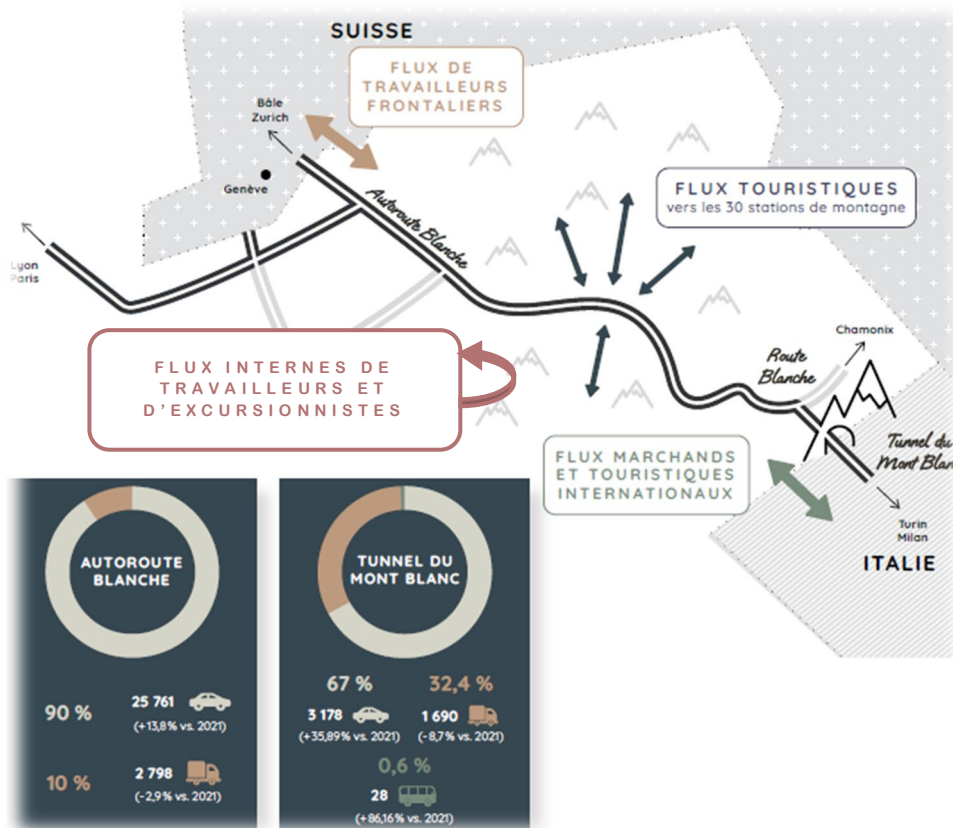
SOMMAIRE

Le projet en bref	3
<i>Contexte général</i>	3
Les modalités de la concertation	6
<i>L'objet de la concertation</i>	6
<i>OÙ s'informer ?</i>	6
<i>Comment donner son avis ?</i>	6
Présentation générale du projet	7
<i>Les objectifs du projet</i>	7
<i>Focus sur la fluidification du trafic et l'amélioration de la sécurité</i>	7
<i>Focus sur l'encouragement au recours aux mobilités partagées</i>	9
<i>Présentation des aménagements</i>	11
Intégration du projet dans son environnement	14
<i>Respect du milieu naturel</i>	14
<i>Protection de la ressource en eau</i>	16
<i>Gestion du risque inondation</i>	17
<i>Préserver le cadre de vie</i>	17
Déroulement des travaux	18
Les étapes à venir	19
<i>Démarrage des travaux</i>	19
<i>Informations tout le long du chantier</i>	19
Financement et coût du projet	19

LE PROJET EN BREF

CONTEXTE GENERAL

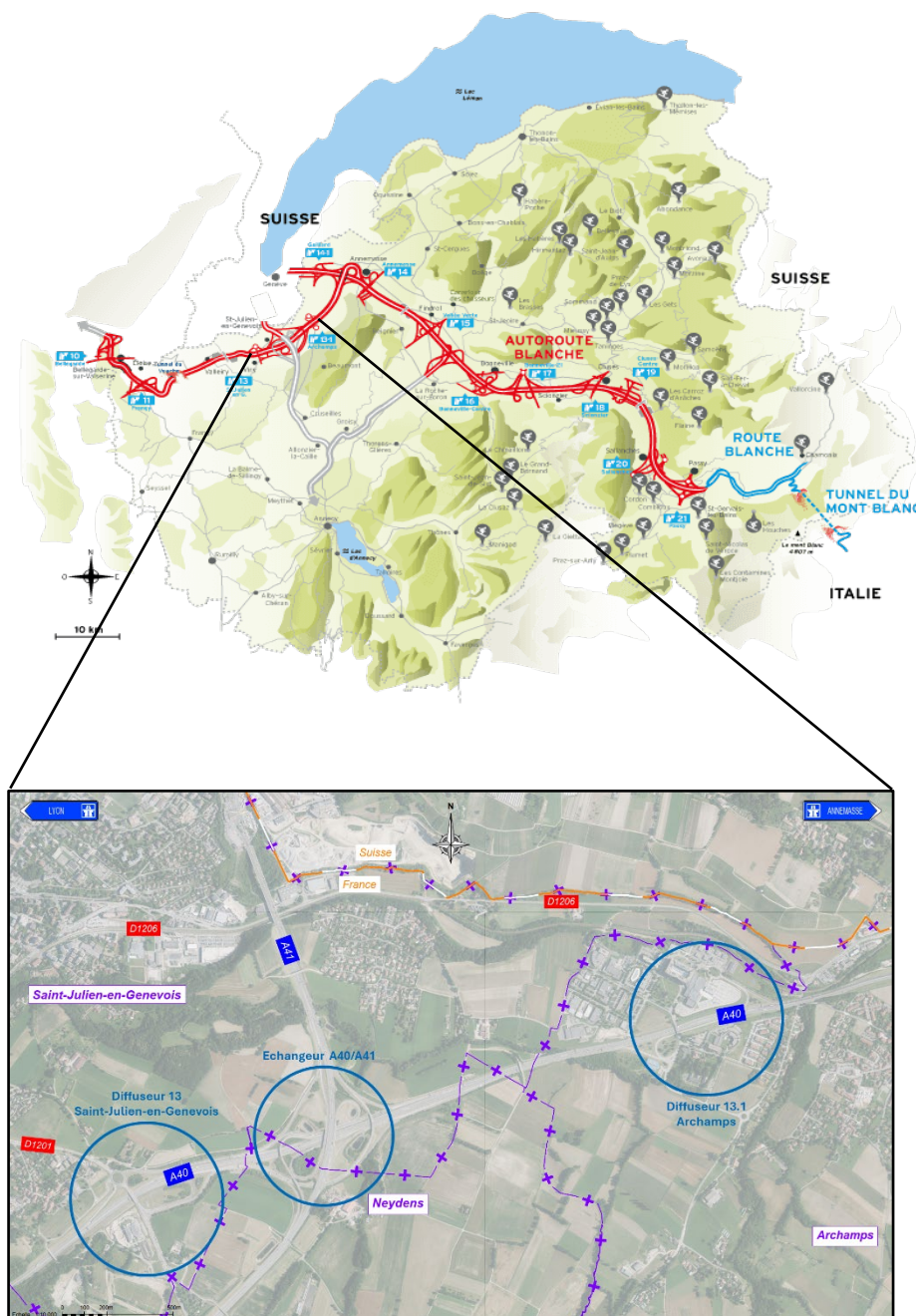
L'autoroute A40, longue de 208 km traverse l'Ain et la Haute-Savoie et se prolonge jusqu'au tunnel du Mont Blanc via la voie expresse RN 205. Elle s'inscrit dans un territoire dynamique et attractif tant commercialement que touristiquement compte-tenu de son caractère frontalier et de son environnement remarquable.



En effet, le secteur d'implantation du projet bénéficie du rayonnement de Genève comme pôle d'activité (dynamisme économique et marché de l'emploi attractif) et d'échange (activités de tourisme locales, desserte internationale avec l'aéroport de Genève). Les flux liés à ces déplacements transfrontaliers constituent une part importante du trafic et sont en constante évolution.

Notamment, à l'heure de pointe du matin (5h30 – 9h30), au droit de la douane de Bardonnex, il est constaté des congestions importantes qui remontent sur les sections courantes des autoroutes A40 et A41, et l'échangeur A40/A41.

Par ailleurs, dans le sens Annemasse vers Saint-Julien-en-Genevois, la configuration actuelle du diffuseur n°13 d'Archamps Technopole, de l'échangeur A40/A41 et du diffuseur n°13 de Saint-Julien-en-Genevois présente une géométrie qui n'est plus adaptée aux enjeux de sécurité et niveaux de circulation actuels et projetés. Cette situation amène des dysfonctionnements récurrents.



Le projet concerne l'élargissement par l'extérieur, de l'ordre de quelques mètres, des plateformes autoroutières de l'A40, de l'A41 et de la branche de l'échangeur A40/A41 (sens Annemasse vers la douane de Bardonnex) pour permettre :

→ D'une part l'aménagement d'une voie d'entrecroisement afin de limiter le stockage des véhicules sur l'autoroute, ainsi qu'une sortie A40 vers A41 (Douane / A41 Annecy) à deux voies, adaptée à un trafic sortant prépondérant.

→ D'autre part la mise en œuvre d'une voie réservée au covoiturage et à d'autres catégories de véhicules autorisés (dont les transports en commun), appelée voie VR2+, entre le diffuseur 13.1 d'Archamps sur A40 et le viaduc de Bardonnex, sur A41.



La voie d'entrecroisement

C'est un tronçon où les mouvements d'entrée et de sortie se chevauchent : des véhicules arrivent depuis une entrée d'autoroute et doivent s'insérer et des véhicules veulent sortir de l'autoroute par la prochaine bretelle.



La voie VR2+

C'est une voie réservée aux véhicules avec plus de 2 occupants. Elle est activée pendant les périodes de saturation. Elle remplit les fonctions conférées à une Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) hors périodes de saturation du réseau autoroutier, ou lorsque des événements nécessitent la désactivation de la VR2+ (accident par exemple).

LES MODALITES DE LA CONCERTATION

L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique est un processus d'information et de dialogue visant à informer les habitants, les associations locales et toutes les personnes concernées par le projet. Elle offre à ces acteurs les informations nécessaires à la compréhension du projet et l'opportunité de s'exprimer sur le projet en amont de sa réalisation.

Cette concertation est réalisée au titre de l'article L121-15-1 du code de l'environnement.

Les avis recueillis vont permettre de mieux comprendre les attentes de chacun et de les prendre en compte dans la phase d'études détaillées et de la consultation associée à l'autorisation environnementale, qui seront poursuivies après la concertation publique.

La concertation aura lieu du 23 mai au 7 juin 2026

OÙ S'INFORMER ?

Le dossier de concertation synthétise les différentes études réalisées et présente le projet dans son ensemble. Ce dossier est mis à disposition du public sur les sites internet d'ATMB.

COMMENT DONNER SON AVIS ?

Pour s'exprimer sur le projet et participer à la concertation, plusieurs moyens sont mis à disposition du public :

- Via un bouton sur le site internet d'ATMB <https://www.atmb.com/> qui renvoie à une adresse mail dédiée covoiturage.archamps.bardonnex@atmb.net
- Par voie postale en écrivant à :

ATMB

Concertation – voie réservée entre Archamps et Bardonnex

1440 route de Cluses

74138 BONNEVILLE Cedex

PRESENTATION GENERALE DU PROJET

LES OBJECTIFS DU PROJET

Ce projet s'inscrit dans la démarche d'ATMB d'optimiser, de fluidifier et d'améliorer la sécurité des autoroutes A40 et A41. Les objectifs de ces aménagements sont :

- 
FLUIDIFIER LE TRAFIC en réduisant la congestion à l'approche de la douane de Bardonnex sur la section courante de l'A40 ainsi qu'au droit de l'échangeur A40/A41, en créant une capacité supplémentaire de stockage des véhicules en heure de pointe.
- 
AMELIORER LA SECURITE grâce à un stockage des véhicules en toute sécurité lors des épisodes de bouchons diminuant les remontées de file sur l'A40 et sur l'A41.
- 
ENCOURAGER LE RECOURS AUX MOBILITES PARTAGEES en proposant une alternative plus fluide pour les usagers en covoiturage et les transports collectifs.
- 
FACILITER LES TÂCHES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION et garantir la sécurité des équipes d'intervention grâce à cette nouvelle Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU).
- 
TIRER PROFIT DES TRAVAUX ASSOCIES A LA CREATION DE LA VOIE D'ENTRECROISEMENT ET DE LA VR2+ pour réaliser des travaux d'amélioration de la **qualité des eaux** superficielles par la création d'un réseau de collecte, de rétention et de traitement des eaux de ruissellement sur les chaussées, de gestion des crues et d'amélioration des conditions de **déplacements de la faune** terrestre.



Focus sur la fluidification du trafic et l'amélioration de la sécurité

Au regard des flux de véhicules observés sur les autoroutes A40 et A41 à l'existant, en particulier à l'approche de la douane de Bardonnex, aux heures de pointe du matin, une voie réservée au covoiturage est prévue sur l'échangeur A40/A41 en direction de la frontière suisse. Cet aménagement vise en particulier à fluidifier la circulation en provenance de l'agglomération d'Annemasse et en direction de la frontière suisse. Par ailleurs, le projet devant s'adapter aux infrastructures existantes en toute sécurité (zone d'échanges importants), le choix d'implanter la VR2+ à droite de la chaussée actuelle a été retenu.



La VR2+ est exploitée de manière dynamique lors des périodes de congestion (heure de pointe le matin, vacances d’hiver, etc.) et désactivée en dehors de ces périodes (elle est alors interdite à la circulation pour retrouver des fonctions de Bande d’Arrêt d’Urgence).

La réalisation de la VR2+ offre l’opportunité d’aménager également la section d’A40 concernée entre la bretelle d’entrée depuis Archamps et la sortie de l’échangeur A40 / A41 pour améliorer les échanges :

- avec de plus grandes distances pour permettre :
 - aux véhicules en provenance de l’A40 de se rabattre en direction de l’A41 (voie(s) de droite) – phase de décélération ;
 - aux véhicules en provenance du diffuseur n°13.1 d’Archamps de se rabattre en direction de l’A40 (voies de gauche) – phase d’accélération ;
- avec une capacité de stockage plus importante, décorrélée des 2 voies de circulation A40 Annemasse → A40 Mâçon en cas de remontée de file (cf. illustrations suivantes).



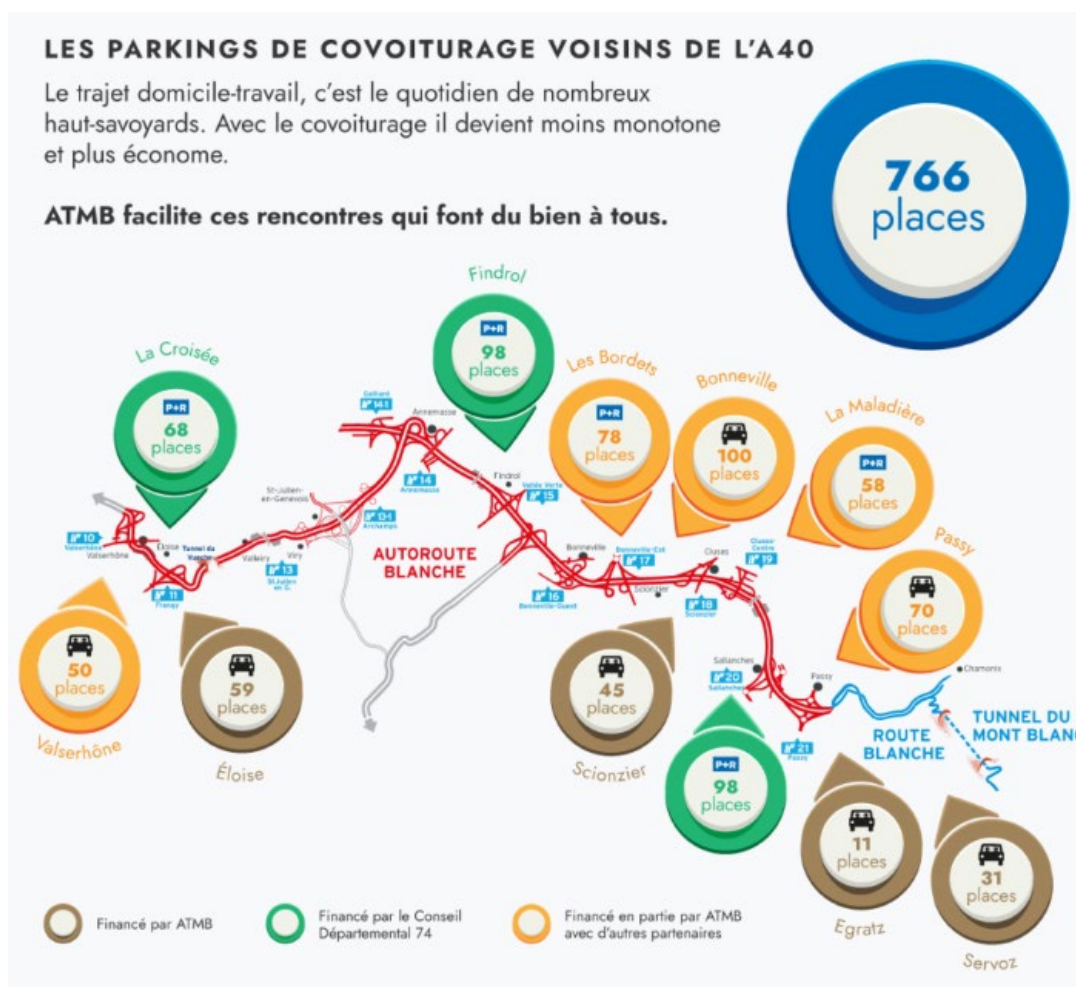
Congestion avec remontée de file jusqu’au diffuseur n°13.1 Archamps (novembre 2024, Google maps)

Focus sur l'encouragement au recours aux mobilités partagées

En octobre 2018, ATMB a ouvert à titre expérimental la première voie de covoiturage d'1 km sur autoroute à Thônex-Vallard. Fin 2021, les résultats montraient un gain de temps de 5 minutes pour traverser la frontière et une réduction de 50% des bouchons en amont de la douane. Par ailleurs, 37% des covoitureurs affirment que ce projet les a incités à covoiturer.



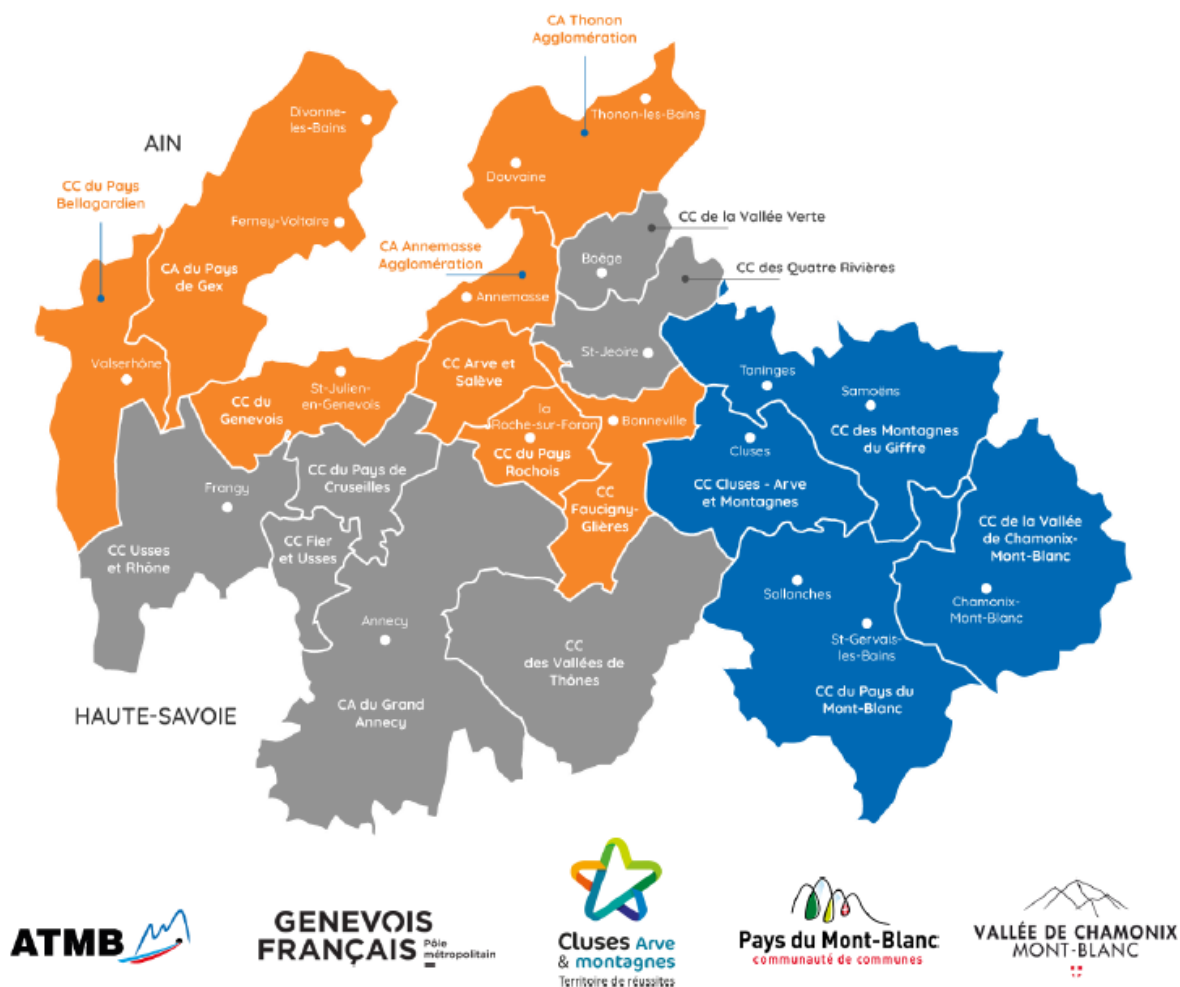
En 2025, le réseau d'ATMB propose près de 770 places sur des parkings de covoiturage pour les covoitureurs de plus en plus nombreux associées à des pôles d'échanges multimodaux. Ces aménagements visent essentiellement les trajets domicile – travail.





ATMB et les acteurs de la mobilité du territoire s'associent pour encourager les haut-savoyards à covoiturer avec le dispositif 'Je Covoit'.

Les frais dus par le passager sont directement réglés au conducteur par ATMB, le Pôle Métropolitain du Genevois Français (PMGF), le Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes (SM4CC), les communautés de communes de [Cluses Arve et Montagne](#), du [Pays du Mont-Blanc](#), de la [Vallée de Chamonix-Mont-Blanc](#) et des [Montagnes du Giffre](#) dès lors qu'il certifie son covoiturage sur l'appli partenaire.

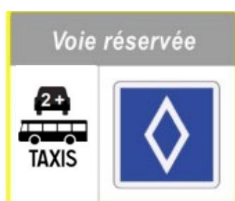


Des lignes de cars qui empruntent d'ores et déjà l'autoroute A40 :



La VR2+ entre Archamps et la douane de Bardonnex vise donc à compléter ces aménagements dans un secteur de fortes congestions régulières en heures de pointe du matin.

PRESENTATION DES AMENAGEMENTS



Le projet prévoit l'élargissement de quelques mètres de la plateforme de l'A40 et de l'A41 entre l'entrée du diffuseur n°13.1 d'Archamps (A40) et le passage supérieur 5 (A41) pour permettre la création de la voie d'entrecroisement et de la VR2+, en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence hors période de saturation.

Cet élargissement implique :

- La démolition et la reconstruction du passage supérieur n°21 (PS21) au-dessus de l'A40. Le nouvel ouvrage présentera une banquette végétalisée de 2.5 m permettant la traversée de l'autoroute par la faune, tout en maintenant les déplacements des engins agricoles, cyclistes et randonneurs,
- L'allongement de l'ouvrage hydraulique n°128 (OH128) permettant le franchissement du Nant de Berthoux par l'A40. Ces travaux offrent l'occasion d'effectuer les réparations nécessaires sur cet ouvrage,
- Une dérivation définitive du Nant de Berthoux de 90 ml en aval de l'OH128, afin de reconstituer un lit et une ripisylve de part et d'autre au droit de l'autoroute,
- La création d'un réseau de collecte, de rétention et de traitement des eaux de ruissellement de chaussée,
- La pose d'équipements de sécurité et de signalisation adaptés.

Plans des aménagements

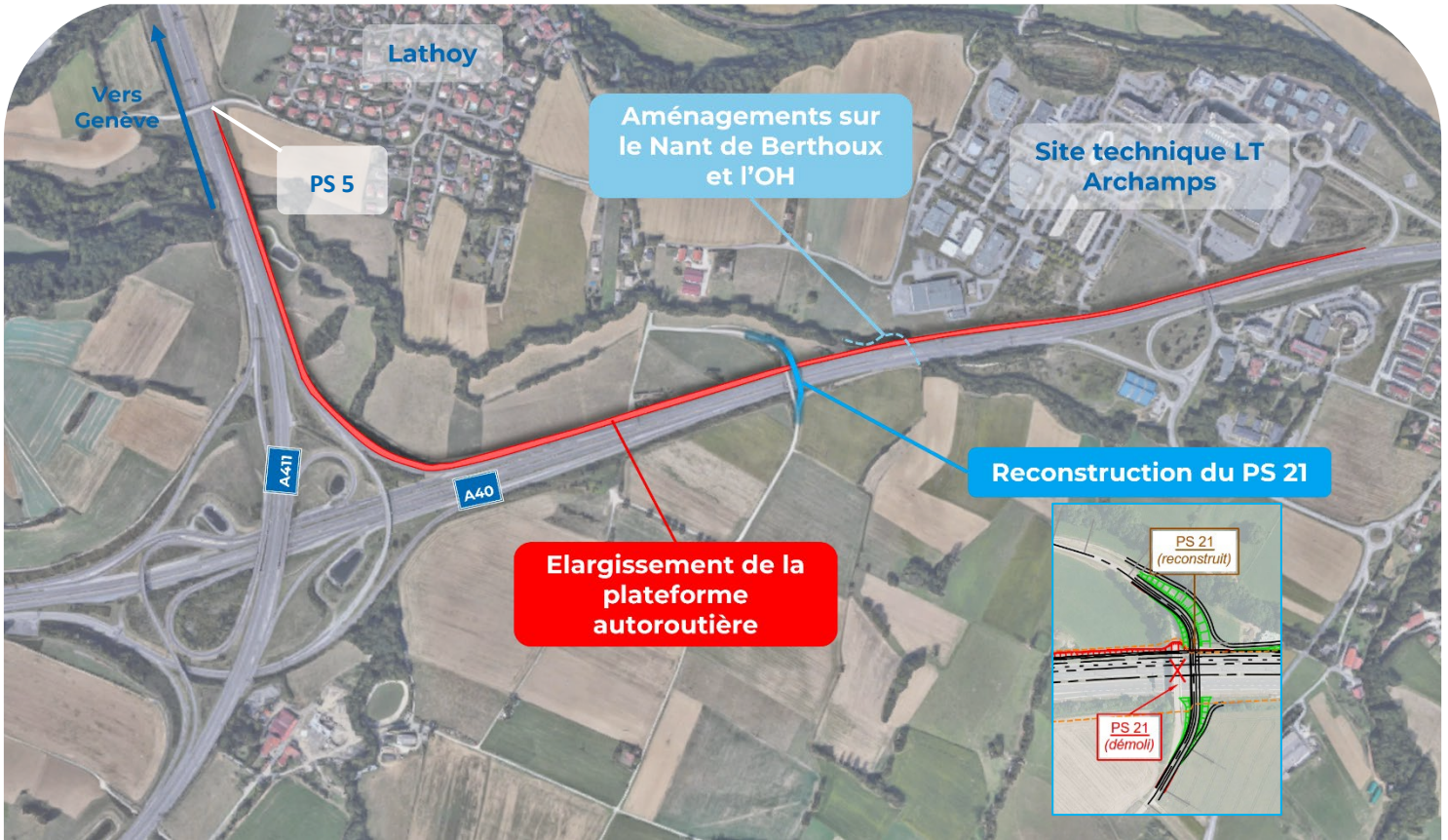


Schéma des voies de raccordement et VR2+

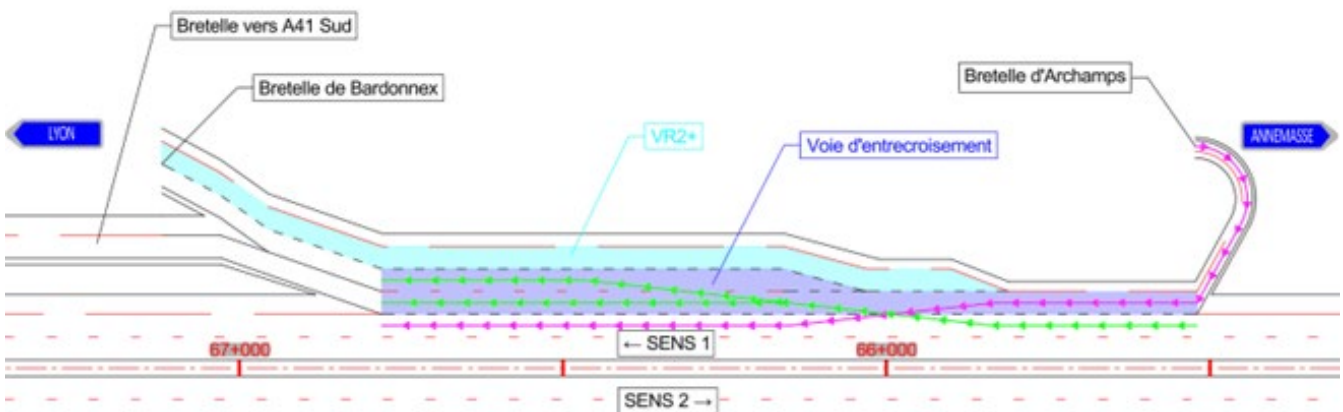
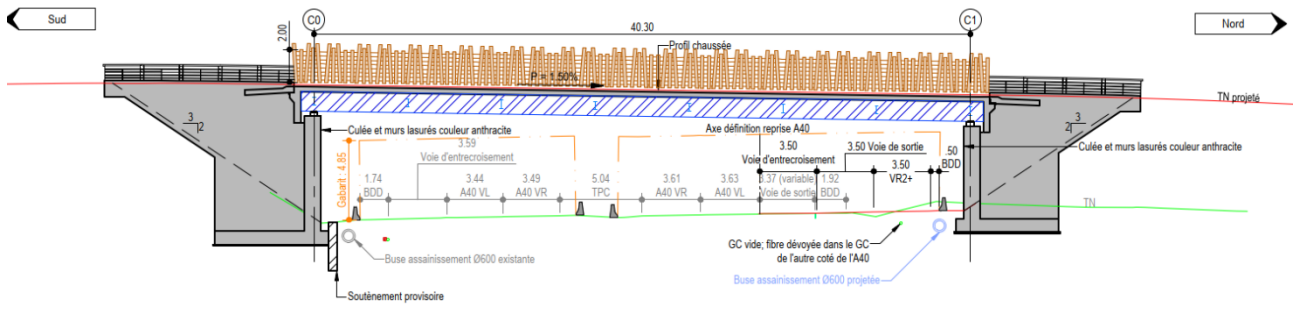
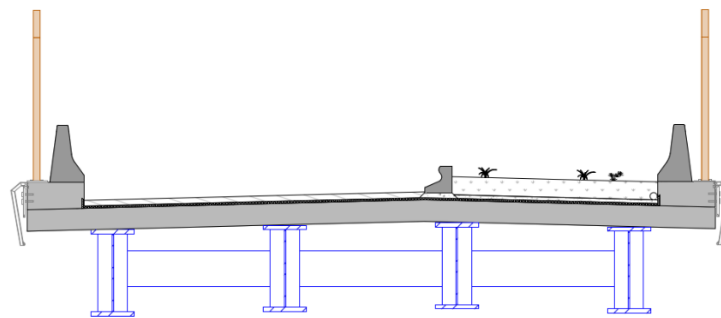


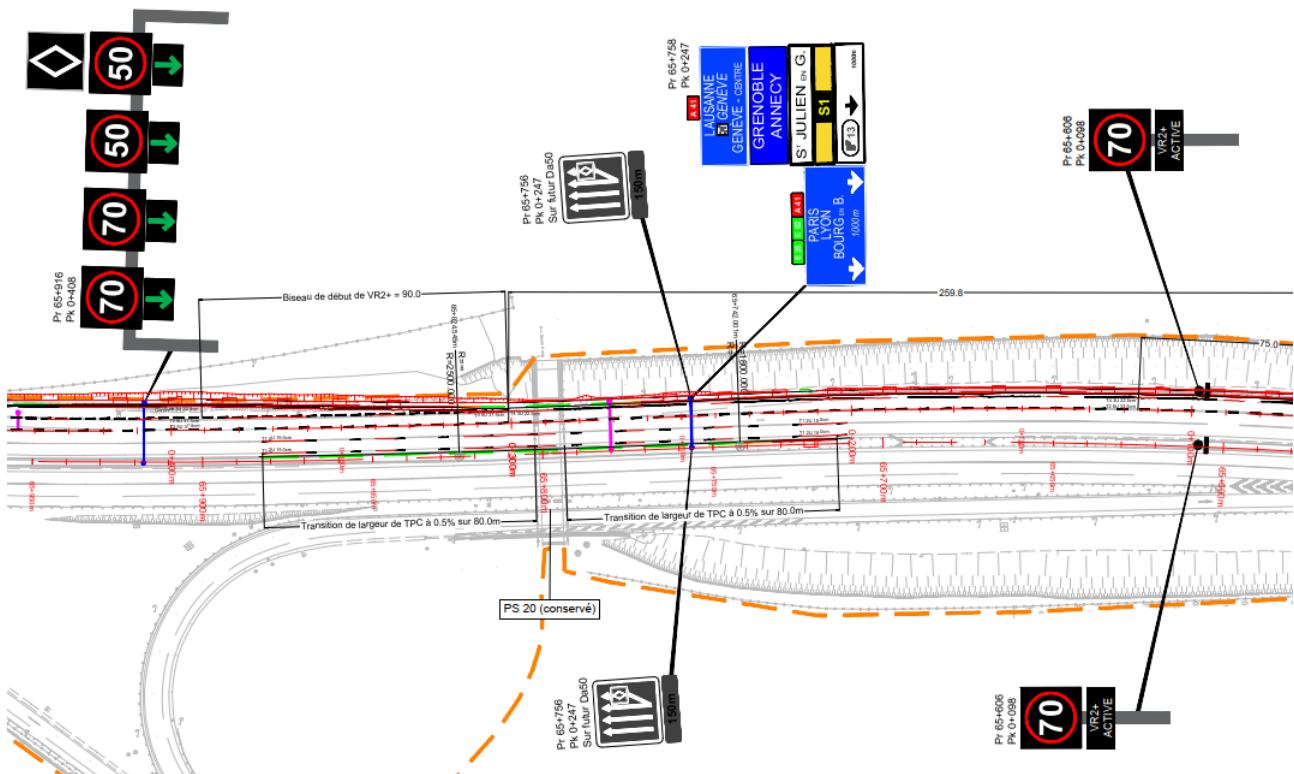
Schéma d'aménagement du nouveau PS 21



Coupe longitudinale du nouveau PS21



Coupe transversale du nouveau PS21 (banquette faune à droite)



Extrait de la signalisation dynamique à mettre en place (VR2+ active)

INTEGRATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

RESPECT DU MILIEU NATUREL

Des études préalables ont été réalisées afin de définir les enjeux et les potentiels impacts environnementaux dans un rayon de 100 m autour du projet.



Ces études ont porté sur les habitats naturels, les zones humides, la flore et la faune.

Il en ressort que les habitats naturels présentent des enjeux faibles.

Concernant la flore, les enjeux sont faibles à nuls mis à part au niveau de la rive du Nant de Berthoux qui présente une station de Tulipe de bois, flore protégée. Une colonisation par diverses espèces végétales invasives est aussi notée sur l'ensemble de la zone d'étude.

Le contexte de délaissé autoroutier limite les enjeux pour la faune. Néanmoins, la zone d'étude se trouve au sein d'un corridor écologique, c'est-à-dire une zone de circulation de la faune, entre deux espaces naturels. Il est donc tenu compte des potentialités d'accueil et de passage pour certains mammifères protégés (Hérisson d'Europe, Ecureuil roux, Loup gris, Musaraigne) et certaines espèces de chiroptères, d'oiseaux et d'amphibiens protégés.



Cadre réglementaire :

Le projet est soumis à l'autorisation **loi sur l'eau** au titre de l'article R. 214-1 (rubrique 3.1.2.0) du code de l'environnement ainsi qu'à l'**évaluation d'incidences Natura 2000** selon l'article 6 de la Directive « Habitats, Faune, Flore ». Une **demande de dérogation au titre de la flore protégée** est requise au titre de l'article L411-1 et suivant du code de l'environnement.

Les mesures pour protéger le milieu naturel

Le projet limite au strict nécessaire les emprises des aménagements, notamment en évitant les arbres à cavités, en limitant les défrichements et en mettant en place des balisages et clôtures pour protéger les zones sensibles en phase travaux.

Les défrichements auront lieu entre septembre et fin février afin de respecter l'évitement des périodes sensibles pour la faune.

Des mesures sont également mises en place pour réduire au maximum les impacts des travaux sur le milieu naturel avec, par exemple, la prévention et la gestion des espèces invasives, la définition de protocole de travail au droit des écoulements, la limitation de la pollution sonore et lumineuse pendant le chantier, etc.

De plus, des gîtes artificiels pour chauve-souris et oiseaux pourront être installés.



Zoom sur la transplantation des tulipes des bois

La station de tulipes des bois en rive du cours d'eau sera impactée par les aménagements et ne pourra pas être évitée. Il est alors envisagé de transplanter les tulipes in situ : elles seront déplacées dans un secteur proche de leur implantation initiale et un suivi sera assuré pour adapter la gestion si besoin.



Zoom sur les aménagements favorables à la faune sur le passage supérieur 21

Le passage supérieur démolit pour le besoin du projet sera reconstruit et rendu favorable au passage faune : sur un côté de l'ouvrage, un espace dédié de type banquettes enherbées de plusieurs mètres de largeur sera créé. L'ouvrage sera également muni de panneaux occultants de part et d'autre pour masquer la vue sur l'A40 et le rendre ainsi plus propice au passage de la faune.



Zoom sur la compensation des impacts sur les zones humides

Les études réalisées ont également mis en évidence la présence de zones humides associées au cours d'eau. Ces dernières peuvent être impactées par les déboisements, l'imperméabilisation et les modifications des écoulements liées aux travaux.

Pour réduire ces impacts, des essences locales et adaptées au milieu seront replantées sur les zones déboisées et au droit du Nant de Berthoux. Il persiste néanmoins un impact résiduel sur la zone humide locale. Une compensation de ces impacts va donc être mise en œuvre.

PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

Une étude des enjeux sur l'eau et les milieux aquatiques a également été réalisée. Il en ressort que les eaux superficielles sont fortement vulnérables du fait de la présence de deux captages d'eau potables dans un rayon de moins de 5 km ainsi que de zones naturelles protégées. Les eaux souterraines sont quant à elles moyennement vulnérables.

Les mesures pour protéger les eaux superficielles et souterraines

Des mesures seront mises en place durant la totalité du chantier afin de prévenir toute pollution accidentelle de l'eau. Les rejets directs dans le milieu naturel seront proscrits.

Afin de vérifier la bonne mise en place des mesures de protection des eaux, une campagne de suivi des eaux superficielles, en particulier au niveau du Nant de Berthoux et du Ruisseau de Ternier sera réalisée tout au long du chantier.



Zoom sur réaménagement du Nant de Berthoux

Une dérivation définitive du Nant de Berthoux de 90 mètres est requise. L'éloignement du cours d'eau du mur de soutènement de l'autoroute permettra de disposer d'assez de place pour restaurer la ripisylve en rive gauche. Un protocole d'intervention sera détaillé avant les travaux pour garantir le respect des mesures de protection de la ressource et des milieux, telles qu'elles seront détaillées dans le dossier associé à la procédure Loi sur l'Eau.



Zoom sur le système d'assainissement

Le projet comprend également la création d'un bassin d'assainissement multifonction. Premièrement, il collectera les eaux issues de l'A40 et de l'A41 en vue du traitement des pollutions, issues de la circulation, avant rejet dans le milieu naturel (ici dans le ruisseau du Ternier). Deuxièmement, en constituant une zone de stockage supplémentaire, il permettra l'écrêtement des crues, c'est-à-dire une réduction de la vitesse de cette dernière.

GESTION DU RISQUE INONDATION

Enfin, le Nant de Berthoux et le Ternier présentent un risque de débordement torrentiel et d'érosion des berges fort. L'autoroute est considérée comme inondable. Une étude hydraulique a été réalisée pour démontrer l'absence d'aggravation des risques en lien avec les aménagements.

La fonction d'écroulement des eaux de crue des mesures compensatoires à l'étude est également recherchée.

PRESERVER LE CADRE DE VIE

Le chantier risque d'engendrer des émissions de poussières et des nuisances sonores. Des mesures seront mises en place pour limiter au maximum ces gênes et les horaires de travail réglementaires seront respectés.

Les véhicules et engins accéderont au chantier via des accès aménagés depuis l'autoroute afin de préserver le village de Lathoy. Il sera veillé au maintien de la propreté des voiries et les accès seront maintenus pour les riverains et les usagers.

L'usage du chemin d'Huffin (franchissement PS21) sera maintenu pendant la durée des travaux. L'ancien pont ne sera démolé qu'après la mise en service du nouveau pont sur l'autoroute.

A la mise en service du projet, il n'est pas prévu une augmentation du trafic sur l'autoroute : le projet n'aura pas d'impact sur le niveau de bruit et la qualité de l'air actuelle.

DEROULEMENT DES TRAVAUX

La réalisation des travaux comporte les principales phases suivantes :

- **Phase 0** : mise en place du balisage lourd et des signalisations temporaires,
- **Phase 1** : travaux d'élargissement par l'extérieur des plateformes A40, A41 et bretelle A40 – A41 hors couche de roulement, y compris construction du passage supérieur 21 neuf et mise en service puis démolition du passage supérieur existant, et réalisation des travaux en terre-plein central sur l'A40,
- **Phase 2** : couche de roulement pleine largeur
- **Phase 3** : câblage/raccordement des équipements dynamiques et tests sous VR2+ neutralisée.

L'ensemble des voies de circulation sera maintenu pendant les heures de congestion. Les travaux les plus impactants seront réalisés de nuit pour minimiser la gêne sur les usagers.

LES ETAPES A VENIR

DEMARRAGE DES TRAVAUX

Les travaux de Génie Civil démarreront en 2027. La mise en service est envisagée début 2029.

INFORMATIONS TOUT LE LONG DU CHANTIER

Des informations sur l'avancement des travaux, la réalisation de travaux de nuit, les coupures seront disponibles sur le site :

<https://www.atmb.com/nos-travaux/>

Des courriers d'informations seront également transmis dans les boîtes aux lettres des riverains en amont des périodes d'intervention.

FINANCEMENT ET COUT DU PROJET

Le projet est estimé à 15,6M€ (valeur 2026). Le financement est assuré par ATMB, dans le cadre de l'avenant n°9 de son contrat de concession signé avec la DGITM.

