



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

A40-A41



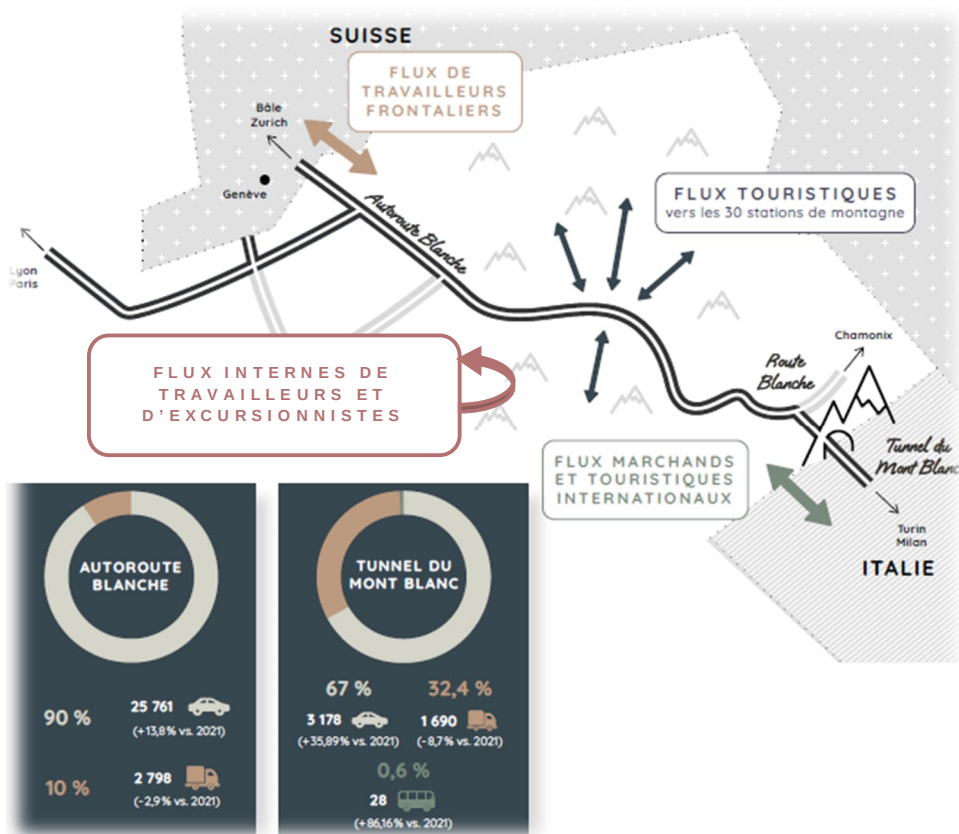
SOMMAIRE

Le cadre d'intervention	2
<i>Contexte général</i>	2
<i>Les objectifs du projet</i>	5
<i>Présentation des aménagements</i>	5
Le déroulement des travaux	7
L'organisation de la concertation	8
<i>L'objet de la concertation</i>	8
<i>Le dispositif d'information</i>	8
<i>Le dispositif de participation</i>	8
Le bilan de la concertation	9
<i>Le bilan quantitatif</i>	9
<i>Les avis exprimés</i>	9
Les enseignements et les engagements du maître d'ouvrage	11
<i>Les enseignements de la concertation</i>	11
<i>Les engagements de la maîtrise d'ouvrage</i>	11
Les étapes à venir	11
<i>Démarrage des travaux</i>	11
<i>Informations tout le long du chantier</i>	11
ANNEXE : Avis sur le projet du pôle métropolitain du Genevois français	12

LE CADRE D'INTERVENTION

CONTEXTE GENERAL

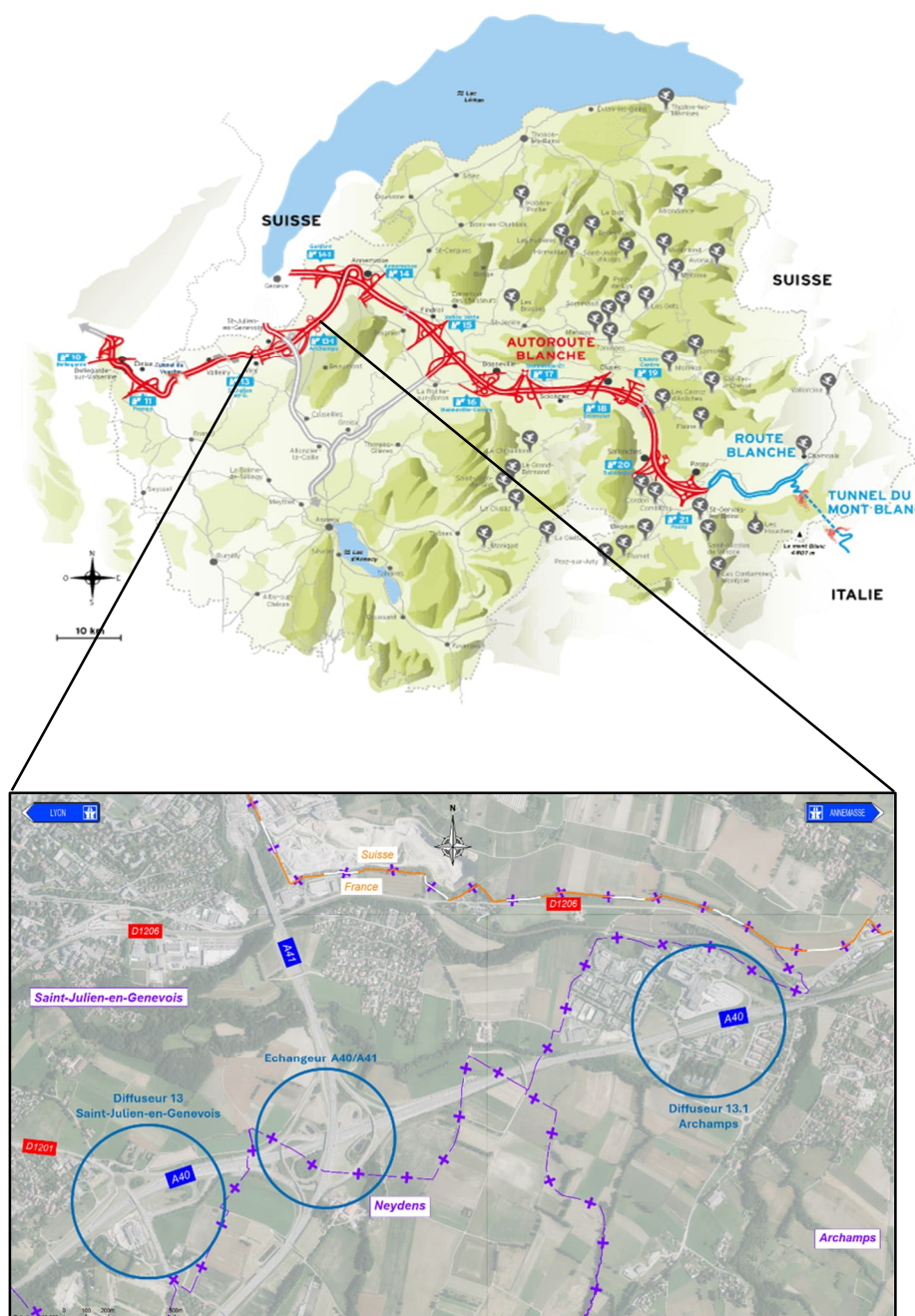
L'autoroute A40, longue de 208 km traverse l'Ain et la Haute-Savoie et se prolonge jusqu'au tunnel du Mont Blanc via la voie expresse RN 205. Elle s'inscrit dans un territoire dynamique et attractif tant commercialement que touristiquement compte-tenu de son caractère frontalier et de son environnement 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°13.1 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 ouverte aux transports en commun 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, 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).

LE PROJET EN QUELQUES CHIFFRES

52 000 Véhicules quotidiens en approche de la douane

2 Ans d'études environ

1 715 m de voie réservée

18 mois de travaux

LES OBJECTIFS DU PROJET

Ce projet s'inscrit dans la démarche d'ATMB d'optimiser, de fluidifier et d'améliorer la sécurité, la desserte et les conditions de visibilité de l'autoroute A40. 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.

2027 Date de démarrage des travaux

2029 Date de la mise en service

15,6 M € de travaux

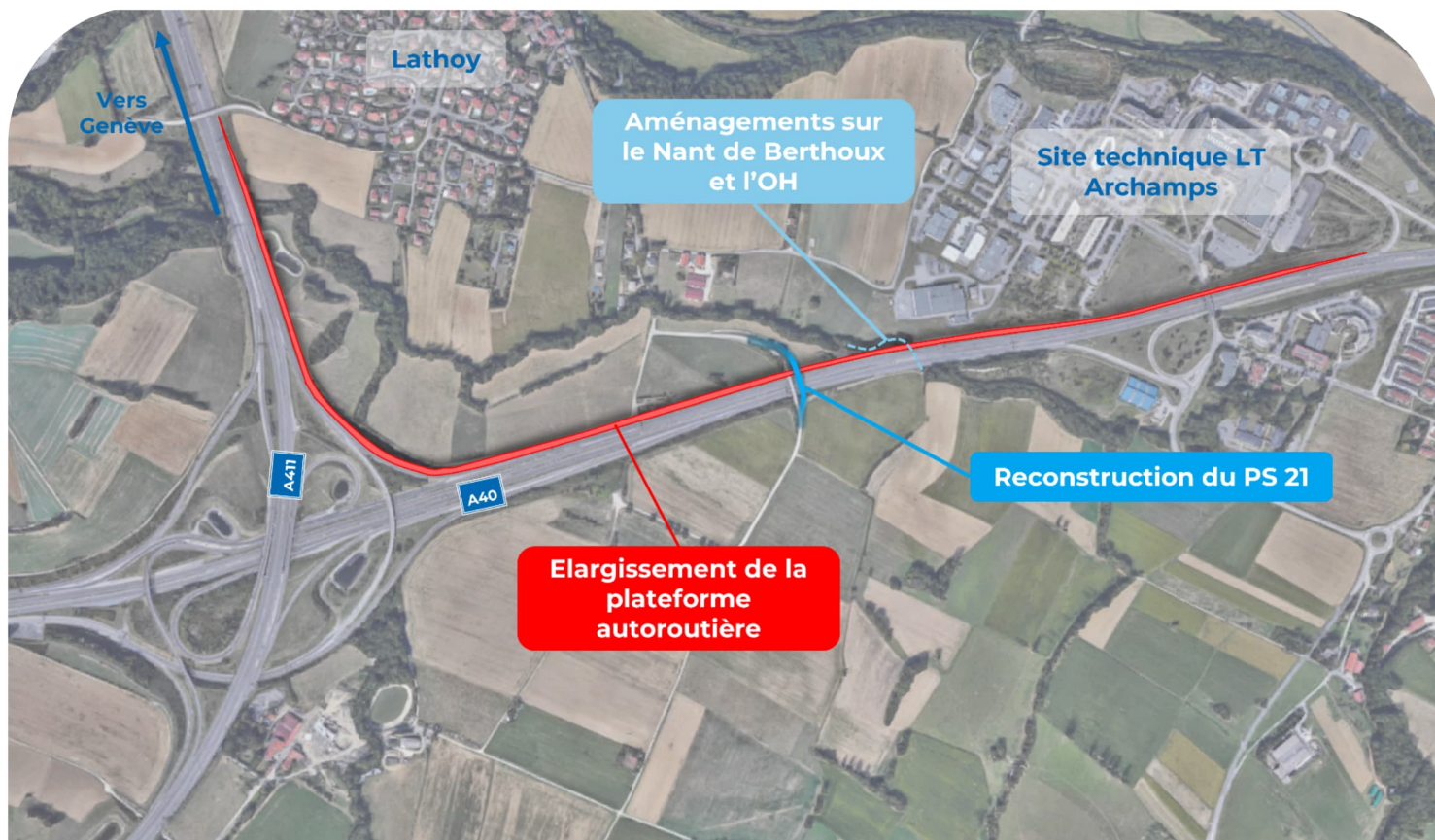
PRESENTATION DES AMENAGEMENTS



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.



LE DEROULEMENT DES TRAVAUX

La réalisation des travaux comporte les principales phases suivantes :

Phase 0 : mise en place du balisage lourd et des signalisations horizontales et verticales 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 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.

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

Accès au chantier

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.

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

L'OBJET DE LA CONCERTATION

Du 23 mai au 7 juin 2026, le Maître d'Ouvrage ATMB organisait une concertation afin de permettre au public de s'informer et de donner son avis sur le projet de création d'une voie d'entrecroisement et d'une voie réservée entre Archamps et Bardonnex (74) sur A40-A41.

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.

LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Un dispositif complet a été mis en place pour garantir le bon déroulé de la concertation et permettre au public de s'informer et de participer. Ce dossier est mis à disposition du public sur le site internet d'ATMB.

L'avis d'ouverture de la concertation a été affiché en mairie dans les communes de Saint-Julien-en-Genevois, Neydens et Archamps dès le 7 mai 2026, et publié le même jour dans deux journaux locaux Le Messenger et le Dauphiné Libéré.

Les élus des communes concernées ont été prévenus de l'organisation de la concertation publique. Des rencontres ont été organisées durant la concertation publique.

LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION

Pour s'exprimer, plusieurs modalités étaient proposées :

- Par voie électronique en adressant un e-mail à covoiturage.archamps.bardonnex@atmb.net
- Par voie postale directement aux bureaux d'ATMB.

LE BILAN DE LA CONCERTATION

LE BILAN QUANTITATIF

Dans le cadre de la concertation, un seul avis a été comptabilisé.

Il convient d'observer une mobilisation relativement faible des habitants durant le dispositif de concertation, malgré les efforts déployés par ATMB et ses partenaires, dans la diffusion des informations et la sensibilisation du public.

LES AVIS EXPRIMES

- Avis exprimé par le Pôle métropolitain du Genevois français
(Avis complet présenté en annexe)

- « Le projet, objet de la consultation, s'inscrit pleinement dans les démarches portées par le Pôle métropolitain avec ses partenaires suisses :
 - La réduction du trafic aux petites douanes,
 - La mise en œuvre de la feuille de route relative aux mobilités pendulaires.

Il répond à un objectif majeur : augmenter le taux d'occupation des véhicules dans un contexte où la voiture demeure le mode de déplacement dominant, tant en part modale qu'en kilomètres parcourus. Bien que ciblant les flux transfrontaliers, cet aménagement aura des retombées positives pour l'ensemble des déplacements longue distance traversant le Genevois français, particulièrement émetteurs de polluants et de gaz à effet de serre. »

[...]

« le projet apparaît pleinement justifié et structurant pour consolider la politique de covoiturage du Pôle métropolitain.

Le Pôle métropolitain salue la volonté forte d'intégration du projet dans son environnement, et notamment la création d'un passage pour la faune et une meilleure gestion des eaux de ruissellement des eaux pluviales.

Pour rappel, la loi Climat et résilience prévoit la mise en œuvre d'une trajectoire Zéro artificialisation nette (ZAN) d'ici à 2050. Cette trajectoire comprend des étapes intermédiaires : réduction par deux de la consommation des Espaces agricoles, naturels et forestiers (ENAF) sur la période 2021-2031 par rapport à la décennie précédente (2011-2021) puis réduction progressive de l'artificialisation des sols par tranche de dix ans (2031-2041 puis 2041-2050) pour atteindre le ZAN en 2050.

En l'état, le projet prévoit un élargissement de la voie sur des espaces aujourd'hui non artificialisés et considérés comme naturels ; il induit donc une consommation foncière qui peut potentiellement avoir un impact sur les trajectoires des territoires concernés (en l'occurrence, la Communauté de communes du Genevois et plus largement le SCoT du Genevois français). Ainsi, le Pôle métropolitain encourage l'ATMB à préciser les mesures qui permettront de réduire l'impact environnemental du projet sur les sols, ainsi que les espaces compensatoires qui permettront d'équilibrer les bilans fonciers des territoires concernés dans la perspective du ZAN. Par ailleurs, le Pôle

métropolitain encourage l'ATMB à lui communiquer ces mesures et ces espaces compensatoires afin que ceux-ci puissent être identifiés dans le cadre de l'élaboration du Scot du Genevois français. »

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La démarche Eviter – Réduire, appliquée à toutes les étapes du projet, vise majoritairement à réduire les emprises et l'artificialisation liées au projet au strict nécessaire. Elle sera démontrée et quantifiée dans le dossier d'enquête relatif à l'autorisation environnementale, qui sera soumis à l'avis des acteurs du territoire et du public d'ici quelques mois.

LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

La concertation menée par le maître d'ouvrage conduit le constat suivant : la tonalité des avis exprimés et la faible participation au dispositif de concertation, malgré le dispositif déployé, font état d'un projet peu clivant auprès du public.

LES ENGAGEMENTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

En cohérence avec les études d'impacts et environnementales menées et les avis exprimés durant cette phase de concertation, le maître d'ouvrage prend l'engagement, pour conduire la suite de son opération, de poursuivre les recherches d'optimisation technique du projet afin d'en réduire les impacts, et notamment en phase travaux.

Par ailleurs, ATMB s'engage à mettre en place une communication adaptée avec les riverains durant toute la durée des travaux.

LES ETAPES A VENIR

DEMARRAGE DES TRAVAUX

Les travaux démarreront en 2027.

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.

ANNEXE : AVIS SUR LE PROJET DU POLE METROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANÇAIS

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
CREATION D'UNE
VOIE
D'ENTRECROISEME
NT ET D'UNE VOIE
RESERVEE ENTRE
ARCHAMPS ET
BARDONNEX

Séance du 05 juin 2026

L'an deux mil vingt-six, le 05 juin à midi, le Bureau,
dûment convoqué, s'est réuni à Archamps sous la
présidence de Monsieur Gabriel DOUBLET, Président,
Convocation du : 01^{er} juin 2026

Secrétaire de séance : Patrice DUNAND

Membres présents :

- Délégués titulaires :

M. Gabriel DOUBLET – M. Patrice DUNAND – M.
Sébastien JAVOGUES - M. Stéphane VALLI - Mme Carole
VINCENT – Mme Pauline PLAGNAT-CANTOREGGI –
Mme Christine DUPENLOUP – M. Philippe DINOCHAU –
M. Emmanuel TRONC – M. Jean-Louis TEMIL – M.
Christophe SONGEON – Mme Anne-Laure OLLIET – M.
Laurent FAVRE - M. Benoit CHAMBOURDON

- Délégués représentés :

- Délégués excusés :

M. Cyril DEMOLIS –M. Florent BENOIT

AVIS SUR LE PROJET DE CREATION D'UNE VOIE
D'ENTRECROISEMENT ET D'UNE VOIE RESERVEE ENTRE
ARCHAMPS ET BARDONNEX

VU les statuts du Pôle métropolitain du Genevois français tels qu'approuvés par arrêté
préfectoral n°PREF/DRCL/BCLB-2024-0013 en date du 29 juillet 2024 ;

VU la délibération n°CS2026-20 du Comité syndical du Pôle métropolitain du Genevois
français en date du 22 mai 2026 portant sur les délégations d'attribution du Comité syndical
au Président et au Bureau,

La société ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc), exploitante de l'autoroute A40,
conduit un projet d'élargissement de la plateforme de l'A40 et de l'A41 (sens Annemasse vers
la douane de Bardonnex), entre l'entrée du diffuseur d'Archamps (A40) et le passage
supérieur de bardonnex (A41), pour permettre la création :

- D'une voie d'entrecroisement pour limiter le stockage des véhicules sur l'autoroute, et passer la sortie A40 vers A41 vers Annecy sur deux voies pour l'adapter au trafic sortant prépondérant,
- D'une voie réservée au covoiturage et à d'autres catégories de véhicules autorisés, entre le diffuseur 13.1 d'Archamps sur A40 et le viaduc de Bardonnex, sur A41, en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence.

Ce projet fait l'objet d'une concertation publique, réalisée au titre de l'article L121-15-1 du code de l'environnement, qui se déroule du 23 mai au 7 juin 2026.

Le Pôle métropolitain du Genevois français constitue la partie française du Grand Genève. Ce territoire de 117 communes situées dans l'Ain et la Haute-Savoie est composé de 8 intercommunalités dont trois communautés d'agglomération. Il est un espace de coopération visant à construire une dynamique métropolitaine afin de répondre aux besoins des habitants et favoriser la compétitivité et le rayonnement du Genevois français. Il a pour objet de promouvoir un modèle d'aménagement, de développement durable et de solidarité territoriale au sens de l'article L. 5731-1 du CGCT.

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.

Il faut également rappeler 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. Le Pôle métropolitain est également Autorité Organisatrice des Mobilités sur le périmètre constitué par la Communauté de communes du Genevois et Annemasse Agglomération.

Conformément à la circulaire du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, le présent avis se veut constructif en identifiant les points devant faire l'objet d'une attention particulière. Il porte ainsi un regard sur l'appréciation des enjeux économiques, sociaux et environnementaux du projet ainsi que sur les mesures correctrices ou compensatoires.

Ce projet s'inscrit dans une démarche 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.

Aussi, ce projet fait partie des mesures compensatoires de la remise à péage de la section « Annemasse - Saint-Julien-en-Genevois » de l'autoroute A40, dont la date de mise en place est prévue pour février 2029.

Avec un trafic de plus de 52000 véhicules par jour à l'approche de la douane, ce projet vise à fluidifier la circulation en provenance de l'agglomération d'Annemasse et de faciliter l'accès à la frontière suisse des solutions de mobilité durable. Toutefois, cet aménagement sera exploité de manière dynamique et ne sera activé qu'en période de congestion (heure de pointe du matin, vacances d'hiver, etc.) et désactivé en dehors de ces périodes (pour retrouver des fonctions de Bande d'Arrêt d'urgence).

Le Pôle métropolitain, engagé depuis 2018 comme acteur central du développement des nouvelles mobilités, mène une politique volontariste d'expérimentation et d'innovation. À ce titre, il a progressivement déployé et testé divers services et dispositifs pour accélérer le développement du covoiturage. Il a noué des partenariats avec des acteurs publics et privés et bénéficié de financements de l'Etat pour conduire ses actions. Il centralise l'information sur ses offres, et les actualités sur le site covoiturage-leman.org.

Les résultats observés confirment la pertinence de ces actions : entre 2020 et fin 2024, le nombre de trajets réalisés en covoiturage via les applications de mise en relation est passé de 20 000 à 200 000. Cette dynamique témoigne du fort potentiel du territoire en matière de covoiturage et de son appropriation croissante par les usagers.

Le projet, objet de la consultation, s'inscrit pleinement dans les démarches portées par le Pôle métropolitain avec ses partenaires suisses :

- La réduction du trafic aux petites douanes,
- La mise en œuvre de la feuille de route relative aux mobilités pendulaires.

Il répond à un objectif majeur : augmenter le taux d'occupation des véhicules dans un contexte où la voiture demeure le mode de déplacement dominant, tant en part modale qu'en kilomètres parcourus. Bien que ciblant les flux transfrontaliers, cet aménagement aura des retombées positives pour l'ensemble des déplacements longue distance traversant le Genevois français, particulièrement émetteurs de polluants et de gaz à effet de serre.

L'optimisation du réseau viaire existant constitue une réponse à la fois sobre, pragmatique et efficace. Le gain de temps offert aux covoitureurs est en effet identifié comme un levier déterminant pour inciter les autosolistes à changer de pratiques. Dans cette perspective, la réduction des temps de parcours pour les covoitureurs s'impose comme un axe prioritaire des actions à soutenir par le Pôle métropolitain.

Ce projet contribuera à renforcer la visibilité du covoiturage et à accélérer sa démocratisation. Il s'appuie sur un écosystème de services déjà structuré, incluant :

- Le covoiturage sans réservation (Lignes HéLéman),
- Le covoiturage planifié (Blablacar Daily / BBC Daily).

La combinaison de ces services, des dispositifs de subventionnement et des infrastructures dédiées créera des conditions favorables au report modal.

Enfin, cette initiative s'inscrit dans une dynamique de coopération transfrontalière, notamment à travers un projet INTERREG associant le Pôle métropolitain, le Canton de Genève, les TPG et ATMB. Les partenaires poursuivent des objectifs communs :

- Développer des axes structurants de covoiturage transfrontaliers, en lien avec le maillage du réseau HéLéman et la création de voies dédiées aux entrées autoroutières,
- Déployer des pôles d'échanges multimodaux de part et d'autre de la frontière,
- Harmoniser l'information et la communication à destination des usagers à l'échelle du Grand Genève.

Au regard de ces éléments, le projet apparaît pleinement justifié et structurant pour consolider la politique de covoiturage du Pôle métropolitain.

Le Pôle métropolitain salue la volonté forte d'intégration du projet dans son environnement, et notamment la création d'un passage pour la faune et une meilleure gestion des eaux de ruissellement des eaux pluviales.

Pour rappel, la loi Climat et résilience prévoit la mise en œuvre d'une trajectoire Zéro artificialisation nette (ZAN) d'ici à 2050. Cette trajectoire comprend des étapes intermédiaires : réduction par deux de la consommation des Espaces agricoles, naturels et forestiers (ENAF) sur la période 2021-2031 par rapport à la décennie précédente (2011-2021) puis réduction progressive de l'artificialisation des sols par tranche de dix ans (2031-2041 puis 2041-2050) pour atteindre le ZAN en 2050.

En l'état, le projet prévoit un élargissement de la voie sur des espaces aujourd'hui non artificialisés et considérés comme naturels ; il induit donc une consommation foncière qui peut potentiellement avoir un impact sur les trajectoires des territoires concernés (en l'occurrence, la Communauté de communes du Genevois et plus largement le SCoT du Genevois français). **Ainsi, le Pôle métropolitain encourage l'ATMB à préciser les mesures qui permettront de réduire l'impact environnemental du projet sur les sols, ainsi que les espaces compensatoires qui permettront d'équilibrer les bilans fonciers des territoires concernés dans la perspective du ZAN. Par ailleurs, le Pôle métropolitain encourage l'ATMB à lui communiquer ces mesures et ces espaces compensatoires afin que ceux-ci puissent être identifiés dans le cadre de l'élaboration du SCoT du Genevois français.**

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

- **REAFFIRME** la position des élus du Pôle Métropolitain pour le maintien de la gratuité des autoroutes de contournement des agglomérations qui constitue un enjeu majeur pour l'équilibre des mobilités du territoire. Le Pôle métropolitain du Genevois français souligne que la gratuité de cet axe joue un rôle déterminant dans la régulation des flux de circulation, en limitant les reports de trafic vers les réseaux secondaires et les centres-bourgs. Son maintien apparaît ainsi indispensable pour éviter une dégradation des conditions de circulation dans les zones agglomérées avoisinantes, préserver la qualité de vie des habitants et des riverains, et garantir la cohérence globale des politiques de mobilité à l'échelle du Genevois français.
- **DONNE un avis favorable** au projet d'élargissement de la plateforme de l'A40 et de l'A41 pour la création d'une voie d'entrecroisement et d'une voie réservée au covoiturage et autres véhicules autorisés, assorti des remarques suivantes :
 - Des précisions devront être apportées sur les périodes de congestions à considérer et les mesures à mettre en œuvre pour permettre aux services de transports publics de circuler sur la voie réservée, avec l'appui des collectivités et des partenaires concernés ;
 - Des précisions devront être apportées sur les mesures à mettre en œuvre pour limiter l'impact environnemental sur projet et sur les espaces compensatoires prévus dans le cadre de la trajectoire ZAN à 2050, avec l'appui des collectivités et des partenaires concernés ;
- **REAFFIRME** l'engagement du Pôle métropolitain dans le partenariat avec les acteurs de la mobilité du territoire en faveur du dispositif « je covoit »
- **CHARGE** le Président de l'exécution de la présente délibération 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
Publié ou notifié le

Le Secrétaire de séance
Patrice DUNAND



Le Président,
Gabriel DOUBLET



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.

