



Autorité environnementale

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur la création d'une voie d'entrecroisement et d'une voie réservée au covoiturage entre Archamps et Bardonnex (74)

n° : F-084-25-C-0212

Décision du 27 octobre 2025
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro F-084-25-C-0212, présentée par Autoroutes et Tunnels du Mont-Blanc (ATMB), relative à la création d'une voie d'entrecroisement et d'une voie réservée au covoiturage entre Archamps et Bardonnex (74), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 26 septembre 2025.

Considérant la nature du projet,

- le projet consiste en la création au niveau de l'échangeur A40/A41, sur 2,8 km, d'une voie d'entrecroisement et d'une voie réservée au covoiturage et à d'autres catégories de véhicules autorisés (voie « VR2+ ») au niveau de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) existante,
- la voie VR2+ ne sera pas accessible en permanence, elle sera gérée de façon dynamique pendant les périodes de saturation, entre le diffuseur 13.1 d'Archamps, sur l'A40, et le viaduc de Bardonnex, sur l'A41,
- la voie VR2+ remplira les fonctions conférées à une bande d'arrêt d'urgence (BAU) hors période de saturation du réseau autoroutier, ou lorsque des événements nécessitent sa désactivation (accident par exemple),
- la voie d'entrecroisement accueillera quant à elle les voitures qui s'insèrent sur l'autoroute depuis la bretelle d'Archamps ainsi que les voitures qui se trouvent déjà sur la section courante et qui veulent se décaler à droite pour prendre la VR2+,
- les objectifs affichés par ATMB sont « d'optimiser, de fluidifier et d'améliorer la sécurité, la desserte et la visibilité de l'A40 » et notamment :
 - o d'encourager le recours aux mobilités partagées et de développer des alternatives à l'autosolisme,
 - o de réduire l'impact de la congestion sur l'A40 ainsi qu'au droit de l'échangeur A40/A41,
 - o de faciliter les tâches d'entretien et d'exploitation et de garantir la sécurité des équipes d'intervention,

- le projet implique :
 - o l'élargissement, variable selon les zones et pouvant atteindre 9 m, de la plateforme de l'A40 et de l'A41 entre l'entrée d'Archamps (A40) et le passage supérieur (PS) n°5 (A41) du point kilométrique (PK) 65+510 au PK 67+100 sur l'A40 et du PK 158+450 au PK 159+050 sur l'A41, impliquant ponctuellement des terrassements adossés sur des talus existants,
 - o la démolition et la reconstruction du PS n°21 sur l'A40, avec ajout d'une fonction faune (aménagement d'une « banquette faune », de 2,50 m de large physiquement séparée de la circulation par des potelets en bois),
 - o l'allongement de 9 m de l'ouvrage hydraulique (OH) n°128, dont la longueur actuelle est de 46,60 m, et la dérivation définitive du Nant de Berthoux à l'aval de cet ouvrage, sur une longueur qui sera au maximum de 90 m,
 - o l'adaptation de l'assainissement, avec reconduction des principes actuels, et des équipements,
- la durée des travaux est estimée à 18 mois environ,
- le fonctionnement de la VR2+ est envisagé sur la plage horaire 5 h 45 – 9 h 30 tous les jours ouvrés de la semaine ; la VR2+ sera activée dès que la vitesse est détectée à moins de 60 km/h pendant cinq minutes consécutives, et pour une durée minimale d'une heure,
- une autre opération, des aménagements capacitaires du parking PL de la douane de Bardonnex, visant à fluidifier le trafic et à prolonger la voie réservée (VR2+) sur la plateforme douanière française de Bardonnex pour les véhicules légers est mentionnée comme également engagée par ATMB,
- le projet sera au minimum soumis à une autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et une évaluation des incidences Natura 2000 sera réalisée dans ce cadre ;

Considérant la localisation du projet,

- le projet se trouve :
 - o sur les communes de Saint-Julien-en-Genevois, Neydens et Archamps,
 - o à 2,4 km du site Natura 2000 le plus proche (la zone spéciale de conservation « Le Salève », identifiant n° FR8201712),
 - o à 2,3 km de l'arrêté préfectoral de protection de biotope « Biolay » (identifiant n° FR3800789),
 - o à 2,8 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type II « Mont Salève » (identifiant n° 820031547),
 - o dans la zone de répartition des eaux « Nappe profonde du Genevois »,
 - o à moins de 200 m des premières habitations,
- le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) identifie un corridor écologique, traversant les espaces agricoles et les espaces perméables relais jusqu'au secteur du Salève, au droit du tronçon de l'A40 entre la sortie 13.1 d'Archamps et le diffuseur 13 de Saint-Julien-en-Genevois,
- deux cours d'eau sont présents dans les emprises provisoires et définitives envisagées : le Nant de Berthoux et le Nant de Ternier (en bon état chimique, le bon état écologique n'est en revanche pas atteint) ; les eaux superficielles sont classées comme fortement vulnérables,
- le projet se trouve au niveau de la masse d'eau souterraine affleurante « Domaine sédimentaire du Genevois et du Pays de Gex » (FRDG517) qui présente de bons états chimiques et quantitatifs depuis 2015 et est qualifiée de « moyennement vulnérable »,
- trois zones humides, de 4 832 m², 198 m² et 89 m², ont été identifiées au sein de la zone d'étude,
- le projet est concerné par :
 - o le plan de prévention du bruit des grandes infrastructures de transports terrestres de l'État dans le département de Haute-Savoie approuvé le 18 septembre 2019 ; la zone d'ambiance sonore du site d'étude est qualifiée de modérée,
 - o le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'Arve,

- en partie la zone rouge des plans de prévention du risque d'inondation de Saint-Julien-en-Genevois et d'Archamps (l'enjeu risque inondation est qualifié de fort),
- le périmètre de la directive de protection et de mise en valeur des paysages du Salève ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- des pompages d'eaux ponctuels seront nécessaires pour les travaux de réparation et d'allongement de l'OH 128 et celui-ci sera mis à sec temporairement,
- le projet nécessitera des remblais et déblais nouveaux dont les volumes ne sont pas précisés dans le dossier,
- le projet engendre la consommation de 1,6 ha d'espaces dont en particulier 0,14 ha de milieux humides (ou 0,12 ha en fonction des pièces du dossier), 0,24 ha de milieux semi-ouverts, 0,07 ha de milieux boisés,
- au total 1 744 m² de boisements seront détruits dans le cadre du projet,
- l'étude des mesures de compensation nécessaires pour les zones humides est en cours, notamment la possibilité de renaturer une plateforme de stockage de matériel agricole à proximité de la section d'autoroute concernée par le projet,
- les inventaires ont mis en évidence la présence d'une station de Tulipe des bois d'environ 2 400 pieds sur 3,5 m² (l'espèce est protégée au niveau national et classée « en danger » dans la liste rouge des végétations d'Auvergne – Rhône-Alpes) en rive droite du Nant de Berthoux ; la zone se trouve dans les emprises du projet et il est envisagé une transplantation de la station dans une zone qui reste à déterminer avec un suivi annuel prévu pendant dix années,
- les autres mesures d'évitement et de réduction prévues pour les milieux naturels comprennent notamment :
 - le balisage et la mise en défens des zones à enjeux,
 - la gestion des espèces exotiques envahissantes identifiées au sein des emprises du projet et à proximité (Vergerette annuelle, Sénéçon du Cap, Ambrosie à feuilles d'armoise, Vergerette du Canada...),
- la justification des choix réalisés pour restaurer ou améliorer les continuités écologiques (notamment le choix de la « banquette faune », de 2,50 m de large à côté de la voie circulée dans le cadre de la reconstruction du PS n°21) n'est pas présentée dans le dossier,
- le risque de débordement torrentiel et d'érosion des berges identifié sur les cours d'eau traversant les emprises (l'Aire, le Nant de Berthoux et le Ruisseau du Ternier) est qualifié de fort :
 - le règlement du plan de prévention des risques autorise néanmoins les travaux liés au fonctionnement des travaux publics sous réserve qu'ils n'aggravent pas le risque,
 - il est prévu dans le cadre du réaménagement de l'OH 128 une réduction de la section hydraulique de l'ouvrage, cette réduction est jugée acceptable (avec une garde réduite de 70 cm à 46 cm dans le cas de la crue centennale) ; selon cette étude, l'allongement de l'ouvrage augmente faiblement la surface des zones inondables dans les zones agricoles voisines sans augmentation du risque d'incidence sur les biens matériels et humains ; l'étude réalisée ne prend néanmoins pas en compte les effets du changement climatique sur le régime des précipitations dans un contexte où, selon l'outil Climadiag Communes de Météo France, une forte augmentation des pluies est attendue en période hivernale,
- des études pour le renforcement du lit et des berges du Nant de Berthoux à l'aval de l'OH 128 sont en cours, ces études doivent prendre en compte le risque de crue et la nécessité de restituer un milieu naturel et aquatique favorable au développement de la biodiversité,
- il est envisagé de maintenir le principe existant de gestion des eaux pluviales (avec des rejets qui s'effectuent pour partie dans l'Arande, le Nant de Berthoux et le Nant de Ternier) malgré l'augmentation des surfaces imperméabilisées de 1,45 ha ; des mesures supplémentaires de prévention de la pollution en phase exploitation (interdiction des produits phytosanitaires et autres intrants chimiques dans le cadre de l'entretien, limitation des sels de déneigement) sont évoquées mais sans engagement de la part du maître d'ouvrage à ce stade,
- la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'Arve est

affirmée mais reste à démontrer compte tenu du risque de dégradation de la qualité des milieux aquatiques,

- le projet génèrera du bruit en phase chantier, et ponctuellement des vibrations et des émissions lumineuses et de polluants atmosphériques,
- les émissions de gaz à effet de serre en phase chantier sont considérées comme uniquement liées aux engins utilisés (engins de chantier, transport des matériaux) et qualifiées de négligeables ; les émissions liées à la fabrication des matériaux utilisées ne sont pas prises en compte,
- il n'est pas prévu, selon le dossier, d'augmentation significative du trafic actuel pendant la phase d'exploitation, mais une « fluidification » du trafic ; il est donc considéré que le projet n'aura pas d'incidence en phase exploitation sur le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, etc.,
- il est néanmoins indiqué que la situation actuelle est congestionnée et il est prévu avec le projet, selon les études de trafic réalisées, une augmentation du trafic de 45 % environ entre 2023 et 2048 (dont + 35 % environ entre 2028, à la mise en service du projet, et 2048) ; les évolutions attendues en termes de trafic par rapport au scénario de référence (sans projet) ne sont pas précisées,

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet de voie d'entrecroisement et d'une voie réservée au covoiturage entre Archamps et Bardonnex (74), est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (Annexe III de la directive n°2014/52/UE susvisée du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par Autoroutes et Tunnels du Mont-Blanc (ATMB), le projet de création d'une voie d'entrecroisement et d'une voie réservée au covoiturage entre Archamps et Bardonnex (74), n° F-084-25-C-0212, est soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment :

- la définition du périmètre du projet compte tenu notamment des aménagements capacitaires prévus sur le parking poids lourds de la douane de Bardonnex, visant à fluidifier le trafic et à prolonger la voie réservée (VR2+),
- l'analyse des incidences sur les zones humides et les mesures associées, en particulier les mesures de compensation,
- la définition des mesures visant à éviter, réduire ou compenser la destruction de la station de Tulipe des bois identifiée en rive droite du Nant de Berthoux,
- les mesures visant à restaurer ou améliorer les continuités écologiques,
- l'analyse des risques d'inondation en anticipant les effets du changement climatique sur le régime des précipitations,
- l'étude des solutions pour le renforcement du lit et des berges du Nant de Berthoux et sa dérivation à l'aval de l'OH 128,
- la gestion des eaux pluviales et la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux et le Sage de l'Arve,
- la quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier (en prenant notamment en compte les émissions liées à la fabrication des matériaux utilisées) et la définition de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation,

- l'analyse des effets du projet sur les trafics par rapport à la situation de référence (sans projet), des effets qui en découlent (bruit, émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air, etc.) et la définition de mesures associées d'évitement, de réduction, voire de compensation,

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'Autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 27 octobre 2025

Le président de la formation d'Autorité environnementale



Laurent Michel

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité et des Négociations internationales sur le climat et la nature
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.