



A41N

Réaménagement de la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue dans le cadre du déploiement du système «entrée sans ticket»

Concertation publique au titre du code de l'urbanisme
Du 27 janvier au 27 février 2026



SOMMAIRE

ENTRÉE SANS TICKET, UNE FLUIDIFICATION DE LA MOBILITÉ POUR DES BÉNÉFICES DURABLES	4
1. LE CADRE D'INTERVENTION	5
2. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION	7
3. LES OBJECTIFS DU PROJET	8
Objectifs de l'opération	8
Nature des travaux	8
4. LES BÉNÉFICES DU PROJET	11
Eaux	11
Milieu naturel	11
Qualité de l'air	12
Environnement sonore	12
Trafic	12
Émissions de carbone	12
Production et gestion des déchets	13
Impacts sur la consommation d'énergie	13
Désimperméabilisation des sols	13
5. PLAN DU PROJET	14
Réaménagement de la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue	14-15
Barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue - Avant et Après aménagement	16
6. LE PLANNING DU PROJET	17
Procédures administratives	17

Conception-réalisation : agence LIB R E
Illustrations : Matthias ORSI
Réalisation des schémas : LIB R E
Tous droits réservés.

ENTRÉE SANS TICKET, UNE FLUIDIFICATION DE LA MOBILITÉ POUR DES BÉNÉFICES DURABLES

En janvier 2023, l'État et les autoroutes AREA ont signé un plan d'investissement visant à adapter notre réseau autoroutier aux enjeux de la transition écologique et à l'accueil de toutes les formes de mobilité. Ce plan d'investissement est un engagement des parties prenantes à réaliser des opérations concrètes au service des clients, des usagers et des territoires pour une autoroute mieux intégrée à son environnement et respectueuse des ressources.

Le déploiement des « entrées sans ticket » s'inscrit pleinement dans cette optique. En déployant le programme « entrée sans ticket » sur plus de la moitié de son réseau, AREA va dans le sens de l'histoire et s'inscrit dans l'évolution naturelle de la dématérialisation des usages. Concrètement, pour les clients, « l'entrée sans ticket » permet un accès à l'autoroute plus simple, plus fluide et plus sûr. En entrée, les barrières et les équipements de péage disparaissent. En sortie, le paiement s'effectue comme habituellement, à une borne de péage par les moyens classiquement acceptés sur autoroute.

Ainsi, « l'entrée sans ticket » est un moyen accessible et rapide de transformer une infrastructure existante pour la faire évoluer vers la modernité tout en apportant aux territoires des bénéfices durables en termes de préservation de l'environnement.

La suppression des barrières de péage en entrée libre du terrain, dont la réaffectation s'intègrera aux besoins locaux. Ainsi à l'horizon 2026, le système « entrée sans ticket » aura été déployé sur les autoroutes, A43 (Lyon - Chambéry), A41 Nord (Chambéry - Annecy), A48 (Coiranne - Grenoble) et A49 (Grenoble - Valence) et l'ensemble des péages d'entrée concernés auront été reconfigurés d'ici à 2028.

Le présent dossier de concertation présente le réaménagement de la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue sur l'autoroute A41 nord dans le cadre du déploiement des « entrées sans ticket ».

1. LE CADRE D'INTERVENTION

Les opérations de réaménagement de la barrière pleine voie de Saint-Martin-Bellevue s'inscrivent dans le cadre du déploiement du système en « entrée sans ticket » prévu dans le nouveau plan d'investissement mobilité signé entre l'État et AREA le 30 janvier 2023.

Il permet le réaménagement de 5 péages de type barrières pleine voie et de 22 gares de péage en diffuseurs.

Pour en savoir plus sur le système « entrée sans ticket » : <https://voyage.aprr.fr/entrees-sans-ticket>

La cartographie en page suivante situe les différents sites péages, et plus précisément la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue – objet de la présente concertation.

Ainsi, l'ensemble des installations de péage en entrée à Saint-Martin-Bellevue seront supprimées. Le déploiement du système en « entrée sans ticket » concerne les autoroutes A41Nord, A43 (de Lyon à Chambéry), A48 et A49 du réseau AREA, qui relient les agglomérations de Lyon, Chambéry, Annecy, Grenoble et Valence.

Chiffres clés de l'entrée sans ticket

253 km

d'autoroute concernés

27 gares

de péages réaménagées

31,5 millions

de tickets en papier économisés au global sur le réseau AREA

8 000 tonnes de CO₂

économisées chaque année (estimation)

Chiffres clés Saint-Martin-Bellevue

1 300 tonnes de CO₂

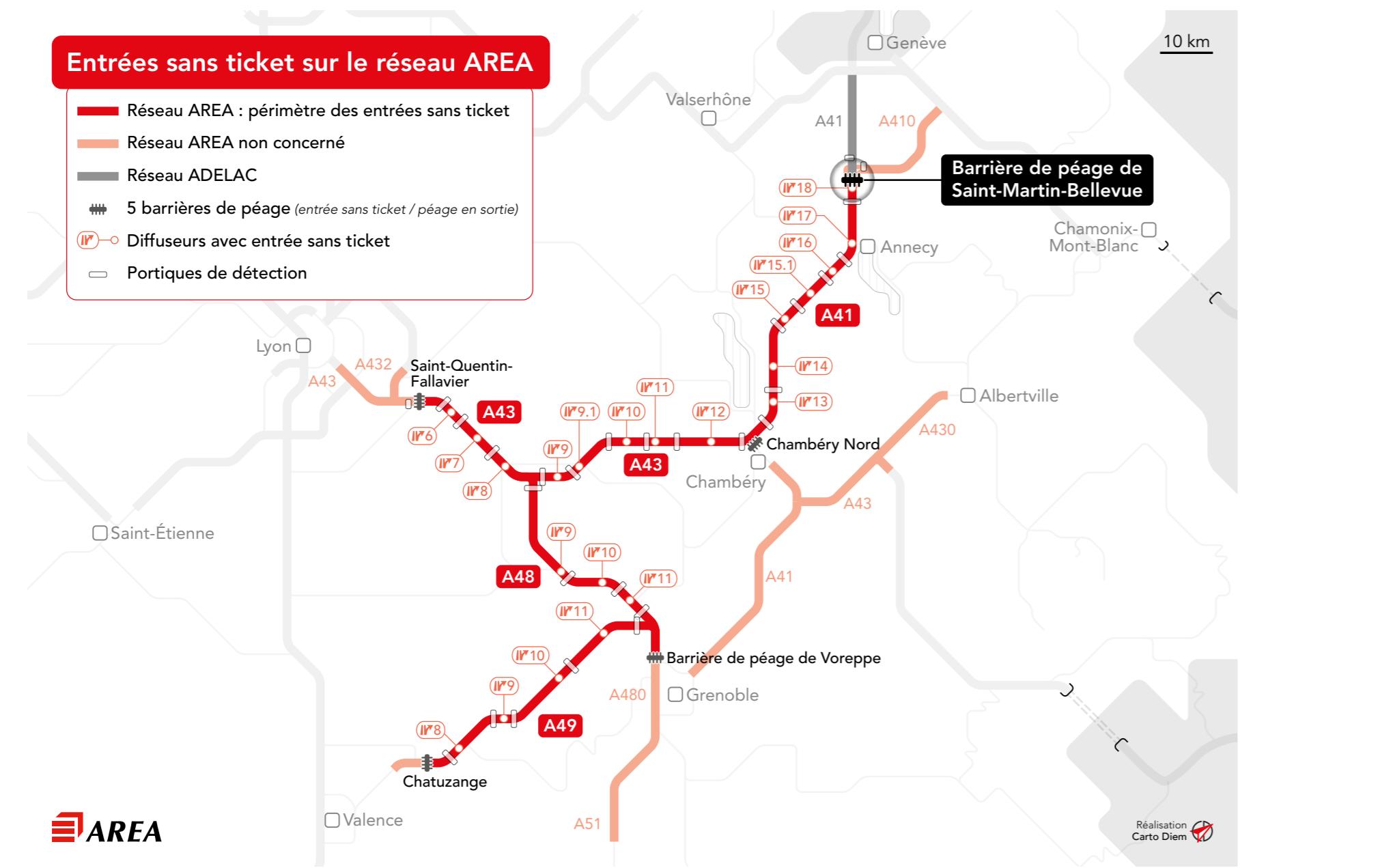
économisées chaque année (estimation)

3,7 millions

de tickets en papier économisés par an

7 000 m²

de surface libérée



2. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

La concertation porte sur les opérations de réaménagement prévues sur le site de la barrière pleine voie de Saint-Martin-Bellevue sur l'autoroute A41N, dans le cadre du passage en entrée sans ticket des autoroutes, A41 Nord et A43, A48 et A49 du réseau AREA. Cette concertation est mise en place dans le cadre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme qui prévoit d'engager une concertation préalable pour la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune et dont le coût dépasse le seuil financier de 1 900 000 euros (article R.103-1 du code de l'urbanisme).

Dans le cadre de la mise en place du système « entrée sans ticket » en Haute-Savoie, un seul site remplit les deux critères de montant du projet et de localisation en zone urbanisée : la barrière pleine voie de Saint-Martin-Bellevue sur l'autoroute A41N.

Au-delà du contexte réglementaire, le dossier de concertation permet à AREA de développer les informations indispensables à la parfaite compréhension des caractéristiques du projet, de ses enjeux, des objectifs et des modalités de réalisation. Cette démarche essentielle doit permettre de partager avec les acteurs locaux les caractéristiques du réaménagement de la barrière pleine voie pour développer un projet respectueux de l'environnement naturel et humain.

La concertation qui s'engage à présent doit permettre à chacun de s'informer et de s'exprimer sur le projet. Toutes les personnes concernées par le projet, c'est-à-dire les riverains, les élus, les utilisateurs de l'axe autoroutier concerné, les acteurs économiques, les associations, etc sont invités à y participer.

Les modalités de la concertation

La concertation est ouverte du 27 janvier au 27 février 2026.

Comment s'informer ?

Le présent dossier est disponible :

- À la mairie déléguée de Saint-Martin-Bellevue (commune de Fillière) :
300 rue des Fleuries, 74570 Fillière,
- À l'ancienne mairie de Saint-Martin-Bellevue :
1 Route des Ecoles, 74370 Saint-Martin-Bellevue
- Sur le site dédié <https://entreesansticket-area.aprr.fr/>
- Sur le site des services de l'État en Haute-Savoie :
<https://www.haute-savoie.gouv.fr/>

Comment participer ?

Vous pouvez vous exprimer :

- Sur le registre mis à votre disposition à la mairie déléguée, aux horaires d'ouverture habituelles, à la mairie de Fillière : 300 rue des Fleuries, 74570 Fillière, à l'ancienne mairie de Saint-Martin-Bellevue : 1 Route des Ecoles, 74370 Saint-Martin-Bellevue.
- Sur le site dédié <https://entreesansticket-area.aprr.fr/>
- Par courrier à adresser à : Direction des Relations avec les Collectivités locales Cité administrative 14, rue du 30^{ème} régiment d'infanterie BP 2332 74031 Annecy cedex

3. LES OBJECTIFS DU PROJET

Objectifs de l'opération

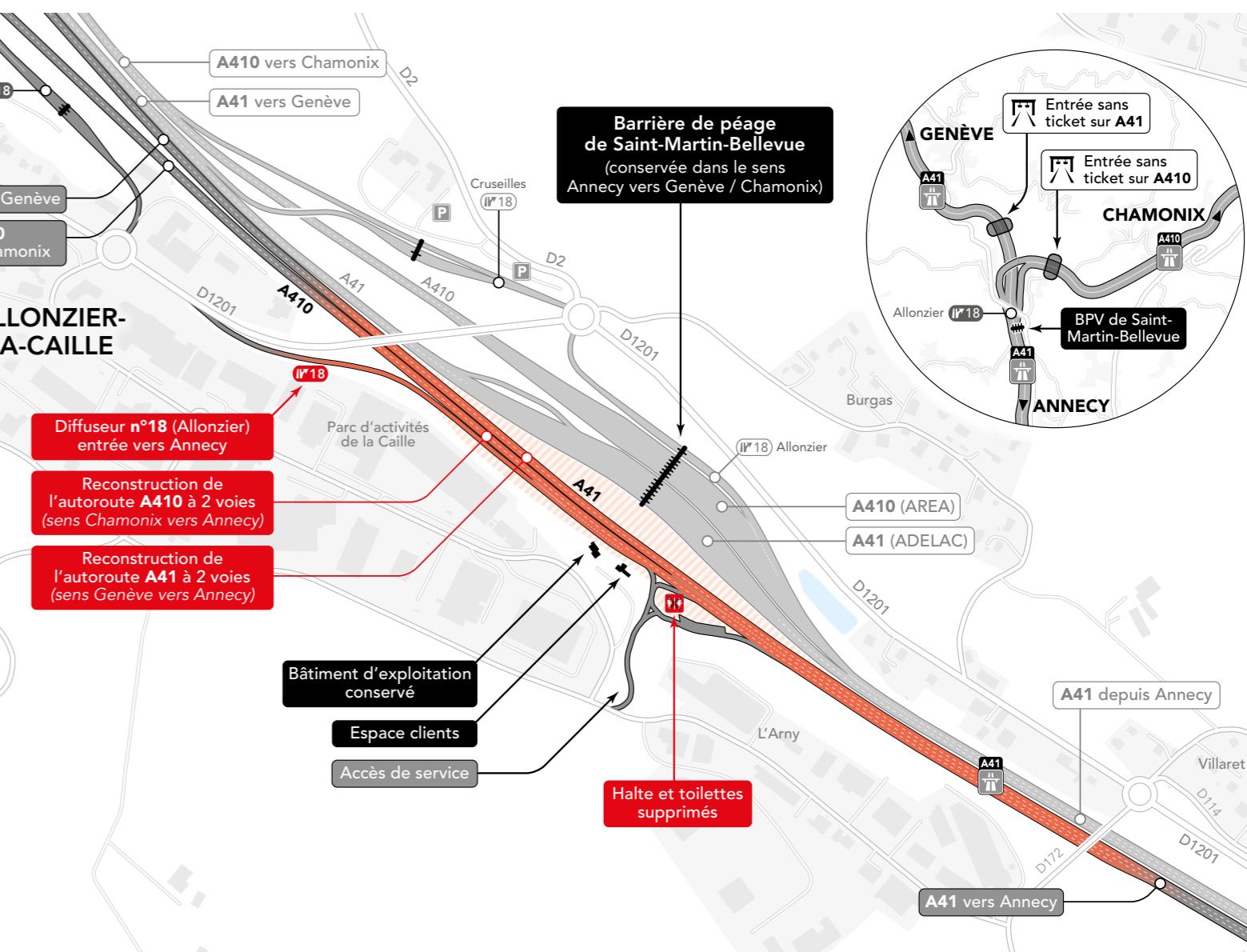
Le principe des « entrées sans ticket » s'inscrit dans une volonté d'accroître la fluidité du passage du client lors de son entrée sur le réseau autoroutier. Le déploiement d'un système en « entrée sans ticket » sur le réseau AREA permet un accès à l'autoroute plus fluide, plus confortable et plus sûr pour les usagers. La déconstruction des péages en entrée induit la libération de surfaces de terrains en lieu et place des gares d'entrées permettant pour certaines :

- Une désimperméabilisation des sols ;
- Une renaturation des surfaces libérées.

Nature des travaux

Le cœur du projet consiste en une reconfiguration des voies de circulation au niveau de la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue dans le sens des entrées, depuis Genève ou La Roche-sur-Foron vers Annecy et en la déminéralisation des zones imperméabilisées non réutilisées. La barrière de péage en sortie d'autoroute, vers Genève ou La Roche-sur-Foron, est maintenue et n'est pas impactée par le projet.

Une fois les travaux terminés, les voies de circulation réaménagées dans le cadre du projet seront mises en service.



Le projet concerné par la concertation :
Réaménagement de la barrière pleine voie de Saint-Martin-Bellevue

Dans le sens des entrées depuis Genève ou La Roche-sur-Foron

Aujourd’hui, l'accès à l'autoroute A41 Nord en direction d'Annecy se fait par le passage à la barrière de péage pleines voies de Saint-Martin-Bellevue avec arrêt et prise de ticket, ou passage en voie dédiée pour les abonnés.

En entrée, la barrière comporte 13 voies réparties ainsi :

- 6 voies de péage accueillant les 2 voies en provenance de l'autoroute A410 (réseau AREA)
- 5 voies de péages permettant de traiter les 2 voies en provenance de l'autoroute A41 Nord (réseau ADELAC)
- 2 voies de péages permettant de traiter la bretelle d'entrée du diffuseur n°18 connecté à la D1201.

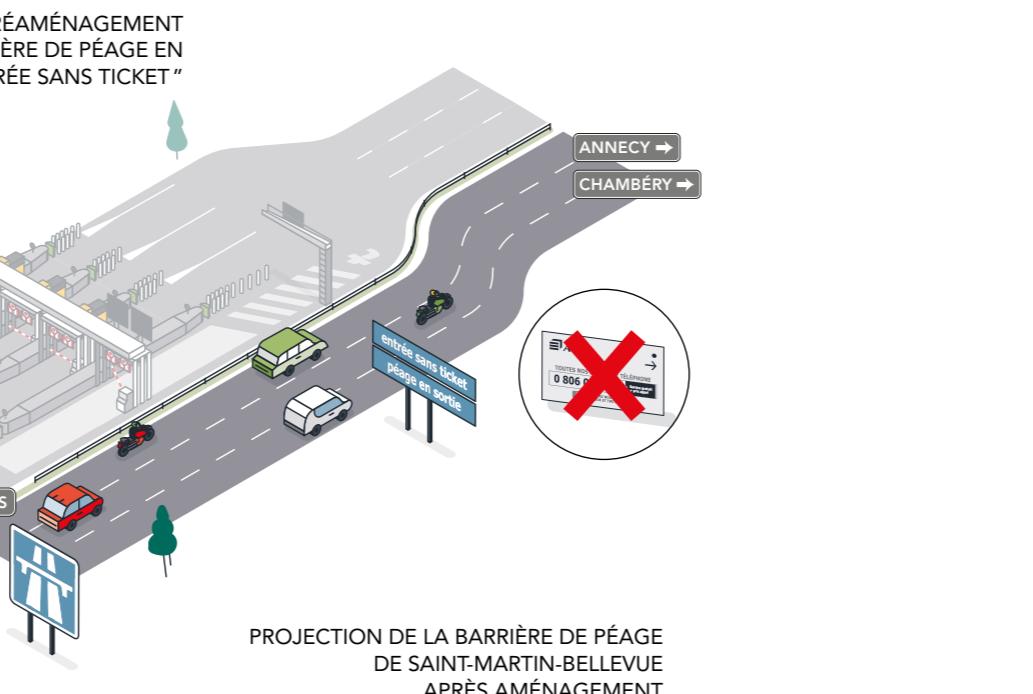
Une halte péage, accessible depuis l'autoroute en aval immédiat de la gare, offre 16 places de stationnement VL et 2 places de stationnement PL.

Le projet prévoit de :

- déconstruire la barrière de péage, son auvent et la halte péage associée,
- réaménager les autoroutes A41 Nord et A410 à 2 voies chacune ainsi que la bretelle d'entrée du diffuseur n°18, pour se raccorder en aval sur les 3 voies existantes de l'autoroute A41 Nord,
- repositionner les 2 places PL supprimées de la halte péage, sur l'aire de service de Fontanelles située 15km en aval de la gare,
- déminéraliser, désimperméabiliser et revégétaliser les emprises libérées correspondant à l'entonnement de la gare et la halte péage soit une surface avoisinant les 7000m².

Le bâtiment d'exploitation de la gare et l'espace clients AREA sont conservés. L'accès à ces bâtiments se fera par l'extérieur depuis l'avenue des Marais.

Dans le sens des sorties vers Genève ou La Roche-sur-Foron ou vers la D1201, aucun aménagement n'est prévu : la barrière de péage en sortie est maintenue.



Credit photo : Agence XXI Communication

4. LES BÉNÉFICES DU PROJET

Eaux

Eaux superficielles

Le Viéran est présent à 45 mètres à l'ouest de la gare, un de ses affluents traverse la gare en amont de la sortie du péage.

Néanmoins, le péage n'intercepte aucun périmètre de protection de captage.

Gestion et qualité des eaux dans le cadre du projet

Les travaux ne sont pas de nature à atteindre la nappe souterraine et ainsi la perturber

Toutefois, aucun zonage réglementaire n'a été défini en lien avec cet aléa. Le projet ne vient pas modifier le principe actuel de gestion des eaux pluviales. Le réseau d'assainissement existant sera entièrement rétabli. Comme précisé ci-dessus, le projet permettra de désimperméabiliser environ 7 000 m² ce qui favorisera l'infiltration des eaux de pluie et limitera les rejets (en volume et en débit) vers le milieu naturel.

Néanmoins, des mesures seront mises en place pour réduire le risque de pollutions accidentelles sur le chantier.

L'approvisionnement en eau du chantier sera issu du réseau de distribution.

Un assainissement provisoire de chantier sera mis en place pour limiter les écoulements autoroutiers. Aucune espèce protégée ou d'intérêt patrimonial n'a ainsi été détectée ici.

Des habitats naturels présentant plus d'intérêt écologique, lorsqu'ils sont identifiés, restent en dehors du périmètre du projet et de sa zone d'influence.

Eaux souterraines

La gare de péage s'insère au sein des formations variées de l'Avant-Pays savoyard. L'intérêt écologique de la masse d'eau est important. Les formations aquifères de la masse d'eau participent à l'alimentation de nombreuses zones humides et de lacs. Les réservoirs sont exploités majoritairement

et limitera les rejets (en volume et en débit) vers le milieu naturel.

Milieu naturel

Zonages de protection de l'environnement

Le site et ses alentours font partie du périmètre du PPRN de Filière. Un aléa fort de crue torrentielle est identifié à l'ouest de la BPV, le long de l'autoroute ainsi qu'au sud-est.

Toutefois, aucun zonage réglementaire n'a été défini en lien avec cet aléa. Le projet ne vient pas modifier le principe actuel de gestion des eaux pluviales. Le réseau d'assainissement existant sera entièrement rétabli. Comme précisé ci-dessus, le projet permettra de désimperméabiliser environ 7 000 m² ce qui favorisera l'infiltration des eaux de pluie et limitera les rejets (en volume et en débit) vers le milieu naturel.

Habitats naturels et biodiversité

Les investigations réalisées sur le terrain par les spécialistes montrent que le site et ses abords se composent de zones rudérales, d'espaces artificialisés, d'espaces enherbés très entretenus au sein des emprises

autoroutières. Aucune espèce protégée ou d'intérêt patrimonial n'a ainsi été détectée ici.

Des habitats naturels présentant plus d'intérêt écologique, lorsqu'ils sont identifiés, restent en dehors du périmètre du projet et de sa zone d'influence.

Gestion du milieu naturel en phase chantier

Des mesures de protection seront mises en place en phase travaux pour limiter les risques et la perte de biodiversité. Sur site, la circulation et la pose d'installation de chantier ou d'espaces de stockage sont interdites dans les zones à enjeux qui seront balisées. Un suivi sera mis en place et ces mesures seront surveillées pendant tous les travaux pour vérifier qu'elles soient respectées.

Le calendrier des travaux sera ajusté en fonction des périodes de sensibilité des espèces. Notamment, une attention particulière sera donnée pour ne pas déranger les oiseaux en cas de besoin de débroussailler des arbustes ou des haies.

Ainsi, tout sera mis en œuvre pour limiter les impacts sur les milieux naturels en phase travaux.



Qualité de l'air

Une étude spécifique a été réalisée au droit du site de la barrière pleine voie de Saint-Martin-Bellevue, du fait de la densité de population dans la bande d'étude élevée. Les concentrations en NO₂ sur la zone d'étude sont faibles à modérées, avec des valeurs comprises entre 7,6 et 23,8 µg/m³. Les enjeux concernant la qualité de l'air apparaissent faibles, du fait de l'absence de dépassement de concentrations de polluant et d'établissement vulnérable dans un rayon de 200 mètres.

Gestion de la qualité de l'air en phase chantier

Bien que le site de la gare de péage ne présente pas d'enjeu en termes de qualité de l'air et de santé, il est tout de même prévu que des mesures soient prises en phase chantier pour limiter les émissions de poussières ou de fumées.



Environnement sonore

Au droit de la barrière de péage, les habitations se situent coté est de l'autoroute, à l'opposé du sens des entrées qui va être réaménagé. Des mesures ont été réalisées pour qualifier l'ambiance acoustique existante, qui s'avère être modérée telle que définie dans l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. Ainsi les enjeux associés sont faibles. L'étude acoustique menée montre que le projet est sans incidence sur ces enjeux.

Gestion pendant les travaux

Dans le contexte de la réalisation de travaux sur l'autoroute où la principale source sonore correspond à la circulation des véhicules sur l'infrastructure, le point important sera de privilégier les travaux de jour, autant que possible.



Trafic

Le passage en entrée sans ticket de l'autoroute n'est pas de nature à faire augmenter ou diminuer le trafic.



Émissions de carbone

Le bilan carbone du projet évalue une émission de 1800 tonnes équivalent CO₂ au cours des travaux de réaménagement de la gare de péage de Saint-Martin-Bellevue.

Néanmoins, la suppression des décélérations et des accélérations au niveau de la barrière de péage, entraînera une diminution des gaz à effet de serre de 1 300 tonnes équivalent CO₂ chaque année à partir de la mise en service du nouveau système

de péage en 2028. Ainsi, deux années d'exploitation suffiront pour économiser plus que l'équivalent des émissions de CO₂ de la phase travaux.

L'impact du projet est donc positif sur les émissions de carbone, et ce dès la deuxième année après mise en service du projet.



Production et gestion des déchets

Les travaux de réaménagement de la gare de péage entraîneront la production de plusieurs déchets. Ceux-ci sont majoritairement des produits de déconstruction, des matériaux et des minéraux tels que :

- Des fraisâts de matériaux de chaussées issus de la désartificialisation des sols ;
- Des matériaux issus de la déconstruction des bâtiments ;
- Du métal issu de la déconstruction de l'auvent ;
- Des matériaux minéraux issus de la déconstruction des îlots de péage.

Tous ces matériaux seront revalorisés directement sur site (chaussées neuves et sols fertilisés) ou recyclés via des filières adaptées à chaque type de déchet.



Impacts sur la consommation d'énergie

Le projet de réaménagement de la gare de péage et notamment le retrait des équipements de la barrière de péage dans le sens des entrées, entraînera une diminution des consommations énergétiques de l'ordre de -35 000 kWh/an.

Cette végétalisation va contribuer à l'amélioration du cadre de vie en favorisant le cycle de l'eau et la biodiversité, en réduisant le ruissellement et en contribuant à réduire le phénomène d'ilots de chaleur.



Désimperméabilisation

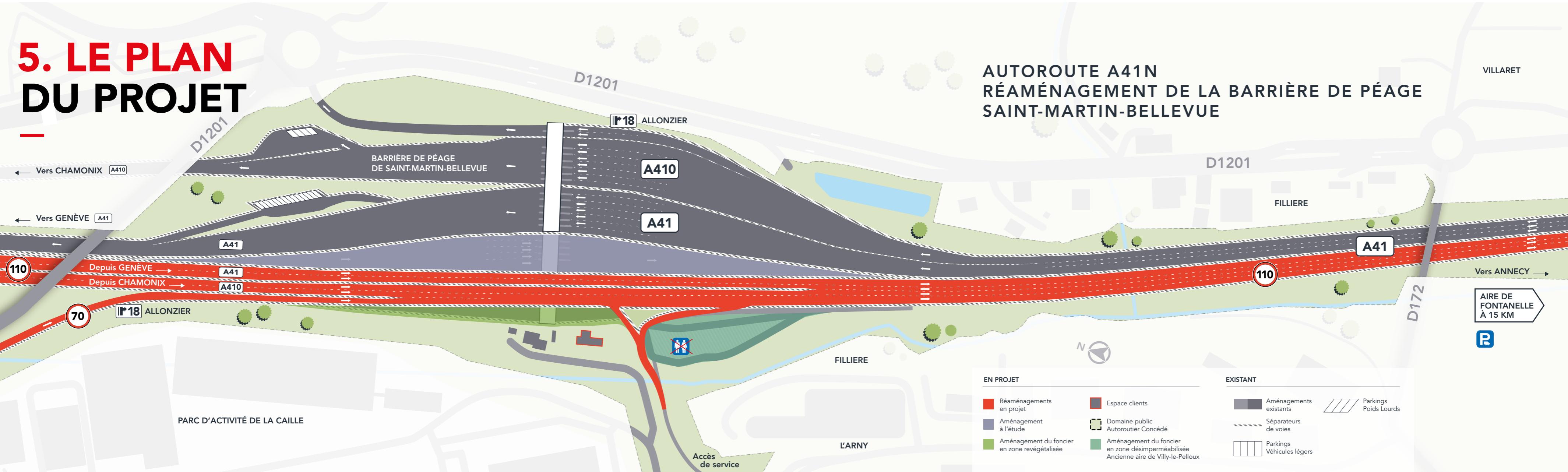
et végétalisation des sols

Le projet présente un effet positif sur les sols car il est prévu de désimperméabiliser

et végétaliser environ 7 000 m² d'emprise libérée par le passage en entrée sans ticket.

Cette végétalisation va contribuer à l'amélioration du cadre de vie en favorisant le cycle de l'eau et la biodiversité, en réduisant le ruissellement et en contribuant à réduire le phénomène d'ilots de chaleur.

5. LE PLAN DU PROJET



BARRIÈRE DE PÉAGE DE SAINT-MARTIN-BELLEVUE

AVANT



Sens : vue en direction d'Annecy - Crédit photo : Matthieu Latry



Sens : vue depuis Genève/ La Roche-sur-Foron - Crédit photo : Matthieu Latry

APRÈS

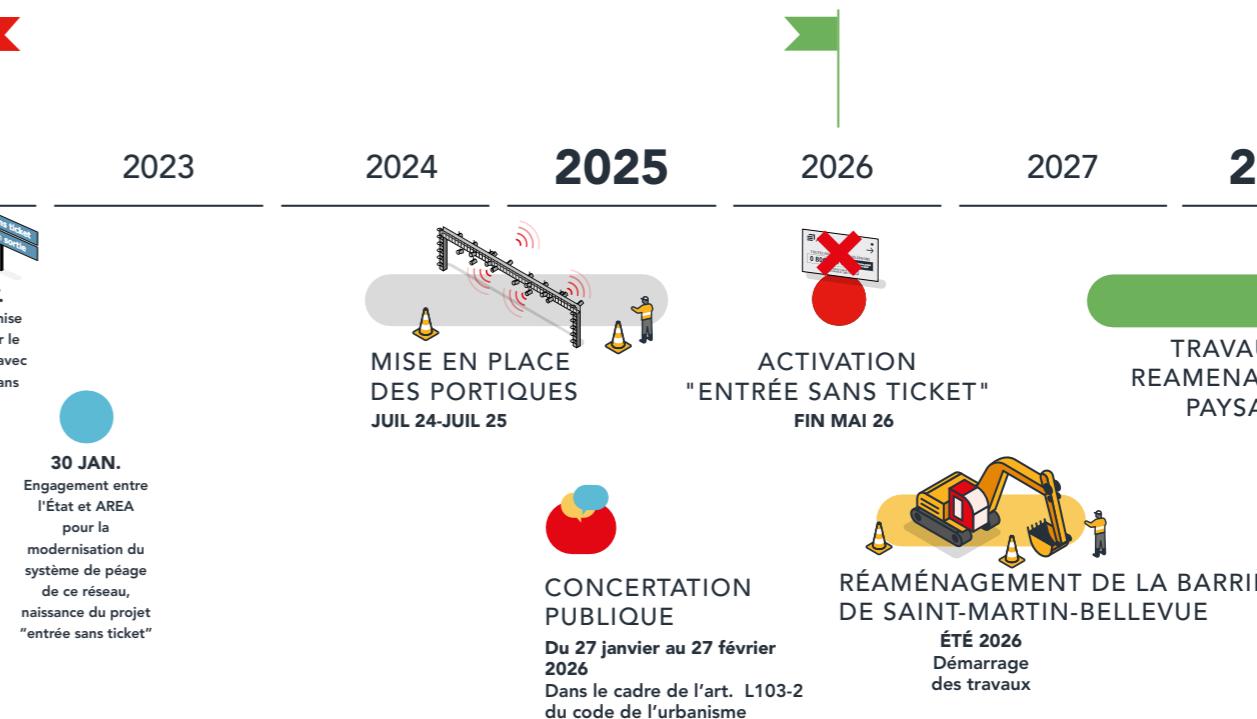


Sens : vue en direction d'Annecy - Crédit photo : Agence XXI Communication



Sens : depuis Genève/ La Roche-sur-Foron - Crédit photo : Agence XXI Communication

6. LE PLANNING DU PROJET



Procédures administratives

Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas le 11 décembre 2024 auprès de l'autorité environnementale (IGEDD). Dans sa décision du 3 janvier 2025, l'IGEDD a indiqué que la mise en place du système d'entrée sans ticket sur le réseau AREA n'est pas soumise à évaluation environnementale.

