

# A43

## Entrée sans ticket Réaménagement de la barrière de péage de Saint-Quentin-Fallavier

Concertation publique au titre du code de l'urbanisme  
Du 3 juin au 3 juillet 2025



La barrière de péage de Saint-Quentin-Fallavier aujourd'hui.

© APRR - AREA - photo: Xavier Metral pour l'agence Satellite.

# 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

Emissions de carbone 12

Production et gestion des déchets 13

Impacts sur la consommation d'énergie 13

### 5. LE PLAN DU PROJET 14

Réaménagement de la barrière de péage de Saint-Quentin-Fallavier 14

Barrière de péage de Saint-Quentin-Fallavier avant et après 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 libère du terrain, dont la réaffectation s'intégrera 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-Quentin-Fallavier sur l'autoroute A43 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-Quentin-Fallavier 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. Ce déploiement 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.

Le projet rayonne sur plus de 250 km d'autoroutes dans les départements de l'Isère (38), de la Savoie (73), de la Haute-

Savoie (74) et de la Drôme (26). 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 » : [voyage.aprr.fr](http://voyage.aprr.fr)

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

### 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

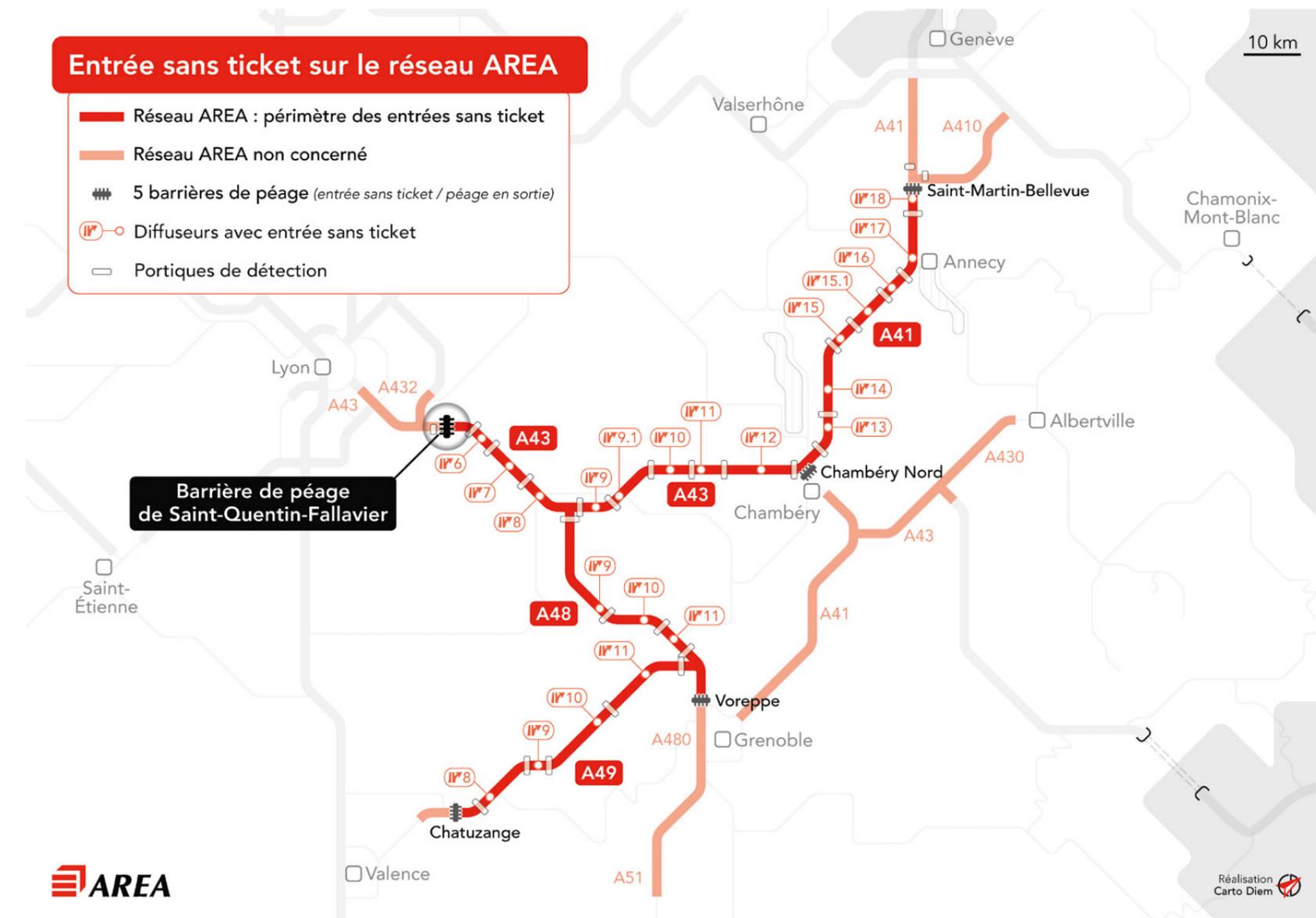
**8 000 tonnes de CO<sub>2</sub>**  
économisées chaque année  
(estimation)

### Chiffres clés de Saint-Quentin-Fallavier

**2 250t de CO<sub>2</sub>**  
économisées chaque année

**9 000 m<sup>2</sup>**  
de surface libérée

**6 millions**  
de tickets en papier économisés par an



## 2. LA DÉMARCHÉ DE CONCERTATION

La concertation porte sur les opérations de réaménagement prévues sur le site de la barrière pleine voie de Saint-Quentin-Fallavier sur l'autoroute A43, dans le cadre du passage en entrée sans ticket des autoroutes, A41 Nord, 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 1900000 d'euros (article R.103-1 du code de l'urbanisme). Dans le cadre de la mise en place du système « entrée sans ticket » en Isère, seuls deux sites remplissent les deux critères de montant du projet et de localisation en zone urbanisée : les barrières de pleine voie de Saint-Quentin-Fallavier et de Voreppe.

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 3 juin au 3 juillet 2025.

#### Comment s'informer ?

Le présent dossier est disponible :

- . A la mairie de Saint-Quentin-Fallavier :  
1 rue de l'Église - 38070 Saint-Quentin-Fallavier
- . Sur le site dédié [www.entreesansticket-area.aprr.fr](http://www.entreesansticket-area.aprr.fr)
- . Sur le site des services de l'État en Isère : [www.isere.gouv.fr](http://www.isere.gouv.fr)

#### Comment participer ?

Vous pouvez vous exprimer :

- . Sur le registre mis à votre disposition à la mairie de Saint-Quentin-Fallavier.
- . Sur le site [www.entreesansticket-area.aprr.fr](http://www.entreesansticket-area.aprr.fr)
- . Par courrier à adresser à :  
Direction des Relations avec les Collectivités et de la Citoyenneté  
Préfecture de l'Isère  
12 place de Verdun  
CS 71046  
38021 Grenoble Cedex 01

# 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.

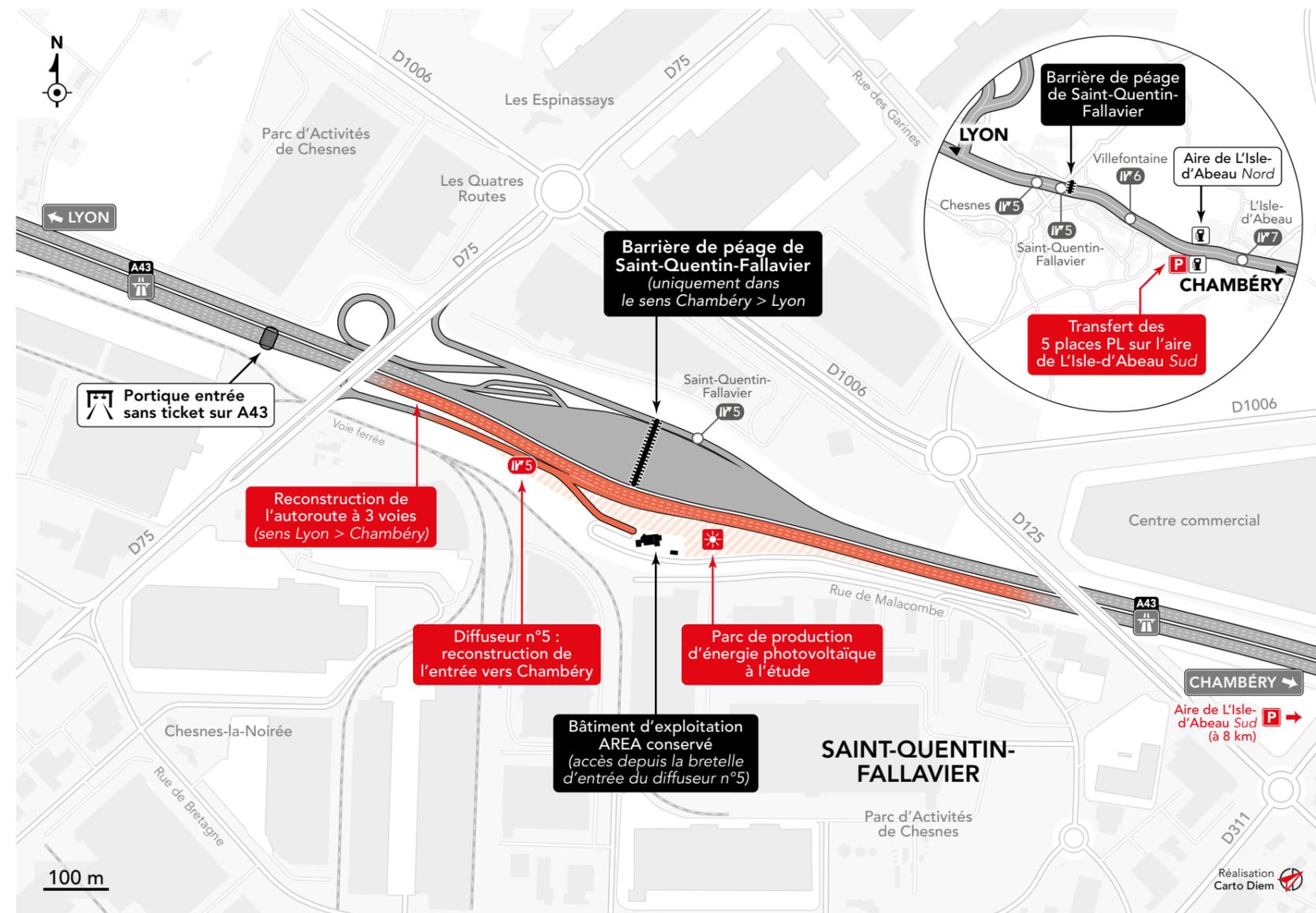
## Nature des travaux

Le cœur du projet consiste en une reconfiguration des voies de circulation au niveau de la barrière de péage de Saint-Quentin-Fallavier dans le sens des entrées, depuis Lyon vers Grenoble ou Chambéry et en la déminéralisation des zones imperméabilisées non réutilisées.

La barrière de péage en sortie d'autoroute, vers Lyon, 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.

LOCALISATION DES AMÉNAGEMENTS  
SUR LE SITE DE SAINT-QUENTIN-FALLAVIER CI-CONTRE



**Le projet concerné par la concertation : le réaménagement de la barrière de péage pleine voie de Saint-Quentin-Fallavier.**

**Dans le sens des entrées depuis Lyon**

Aujourd'hui, l'accès à l'autoroute A43 du réseau autoroutier d'AREA à l'est de l'agglomération lyonnaise se fait par le passage à la barrière de péage pleines voies de Saint-Quentin-Fallavier avec arrêt et prise de ticket, ou passage en voie dédiée pour les abonnés.

**Dans le sens des entrées** (sens Lyon vers Chambéry/Grenoble), la barrière comporte 12 voies de péage permettant de traiter les 4 voies en provenance de Lyon sur l'autoroute A43 ainsi que la bretelle d'entrée du diffuseur n°5 connecté à la RD75. Une halte péage offrant 17 places de stationnement véhicules légers et 5 places de stationnement poids lourds est accessible depuis l'autoroute en aval immédiat de la gare.

Le projet prévoit de :

- Déconstruire la barrière de péage, son auvent et la halte péage associée.
- Reconstruire l'autoroute sur 3 voies et la bretelle d'entrée du diffuseur n° 5.
- Repositionner les 5 places poids lourds supprimées de la halte péage, sur l'aire de services de l'Isle d'Abeau Sud située 8km en aval de la gare.

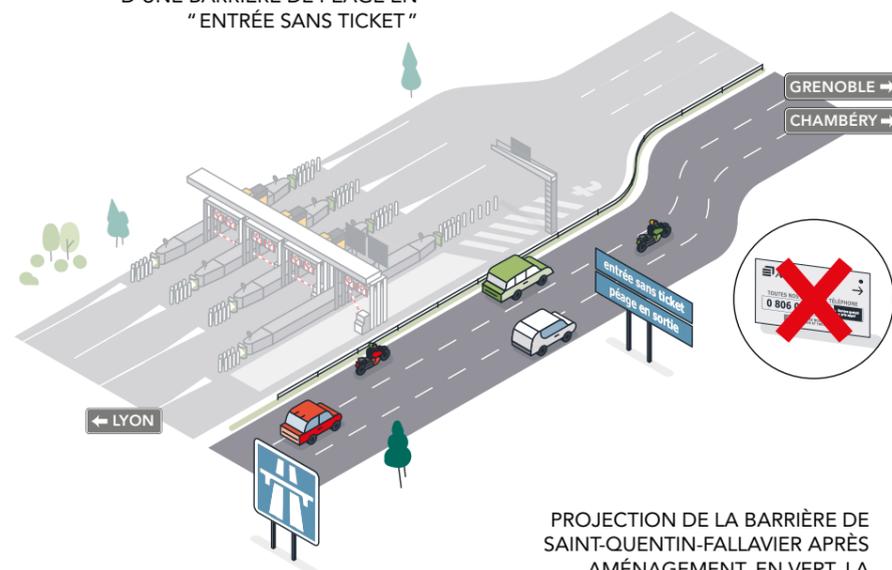
- La désimperméabilisation des surfaces libérées soit 9000m<sup>2</sup>. À ce stade, dans le contexte urbain du site, un projet de production d'énergie photovoltaïque sur les emprises libérées correspondant à l'entonnement de la gare et la halte péage est étudié.

Le bâtiment d'exploitation de la gare est conservé. L'accès à ce bâtiment ne pourra plus se faire directement depuis l'autoroute ; l'accès sera possible depuis la bretelle du diffuseur ou par la voirie externe existante.

**Dans le sens des sorties vers Lyon**

Dans le sens Chambéry/Grenoble vers Lyon (Sortie du réseau AREA), aucun aménagement n'est prévu : la barrière de péage en sortie est maintenue.

PRINCIPE DE RÉAMÉNAGEMENT D'UNE BARRIÈRE DE PÉAGE EN "ENTRÉE SANS TICKET"



PROJECTION DE LA BARRIÈRE DE SAINT-QUENTIN-FALLAVIER APRÈS AMÉNAGEMENT. EN VERT, LA SURFACE DE TERRAIN LIBÉRÉE.



© APRR - AREA - Photomontage XX1 Communication.

## 4. LES BÉNÉFICES DU PROJET



### Eaux

**Eaux superficielles**

Un seul cours d'eau est présent dans un rayon de 50 mètres autour du péage, il s'agit du cours d'eau du Bivet, un cours d'eau naturel entièrement canalisé. La gare de péage est couverte par le Plan de Prévention de Risque Inondation de la Bourbre. Néanmoins la gare n'est pas localisée en zone d'aléa et réglementée. 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-avant, le projet permettra de désimperméabiliser environ 9 000 m<sup>2</sup> ce qui favorisera l'infiltration des eaux de pluie et limitera les rejets (en volume et en débit) vers le milieu naturel.

**Eaux souterraines**

La gare de péage s'insère au sein de la masse d'eau Miocène sous couverture Lyonnais et sud Dombes. La protection vis-à-vis d'une pollution depuis la surface est pratiquement totale et la granulométrie assez faible assure une bonne filtration des contaminations. La gare n'intercepte aucune zone 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 polluer car ils ne sont pas réalisés en profondeur ou proche de la nappe phréatique. Le risque de pollution des eaux souterraines pendant le chantier est donc faible. 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.



### Milieu naturel

**Zonages de protection de l'environnement**

La gare de péage n'intercepte aucun zonage d'inventaire et réglementaires. De plus, la gare n'intercepte pas de site de mesure de compensation de biodiversité.

**Habitats naturels et biodiversité**

Le site de la gare de péage se compose essentiellement d'habitats naturels et anthropiques qui sont sans enjeu : installations autoroutières et voies bitumées. Les abords de la gare sont majoritairement composés de prairies ayant un faible intérêt écologique, car elles sont régulièrement fauchées dans le cadre de l'entretien du réseau autoroutier. Aucun habitat à enjeu n'est présent. Les inventaires naturalistes de terrain ont également mis en avant un espace peu riche et peu propice à la faune et la flore.

**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 a été réalisée au droit du site de la barrière pleine voie de Saint-Quentin-Fallavier, du fait de la densité de population élevée dans la bande d'étude. Cette étude révèle que les concentrations moyennes en NO2 dans la zone d'étude sont modérées. Ainsi, les enjeux concernant la qualité de l'air sur la barrière de péage pleine voie de Saint-Quentin-Fallavier sont faibles, du fait de l'absence de dépassement de concentrations de polluant et de l'absence d'établissement vulnérable à proximité.

### 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

Le site est localisé dans une zone urbanisée dense, néanmoins les habitations les plus proches sont à plus de 800 mètres du site.

En l'absence d'enjeu avéré, il n'est pas prévu de mettre en place des mesures de protection acoustique à la source.

Durant les travaux, des mesures seront mises en place pour limiter les impacts sonores des engins de chantier. Les équipes travaux seront formées à des gestes simples (comme limiter le stationnement le moteur allumé, éviter les émergences sonores et limiter la vitesse à 10 km/h) et les travaux de jour seront privilégiés.



## 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 1 598 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> au cours des travaux de réaménagement de la gare de péage de Saint-Quentin-Fallavier.

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 2 250 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> chaque année après le réaménagement du site en 2027. Ainsi, une seule année d'exploitation de ce site suffira pour contrebalancer les émissions de CO<sub>2</sub> de la phase travaux liée au réaménagement de la barrière de péage de Saint-Quentin-Fallavier.

L'impact du projet est donc positif sur les émissions de carbone, et ce dès la première année de 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 fraiâts de matériaux de chaussées issus de la désartificialisation des sols.
- Des matériaux issus de la déconstruction des bâtiments.
- Du métal et béton issu de la déconstruction de l'auvent.
- Des matériaux minéraux issus de la déconstruction des îlots de péage.

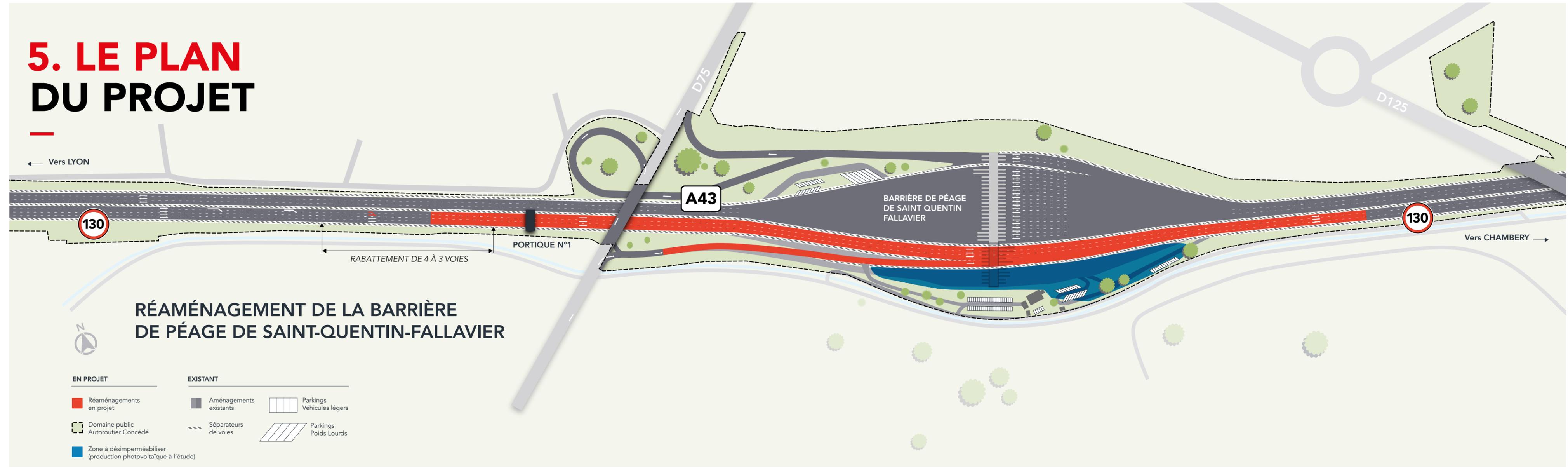
Tous ces matériaux seront revalorisés directement sur site (structures de chaussées par exemple) ou recyclés via les filières adaptées à chaque type de déchet.



## 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 -66 000 kW/an.

# 5. LE PLAN DU PROJET

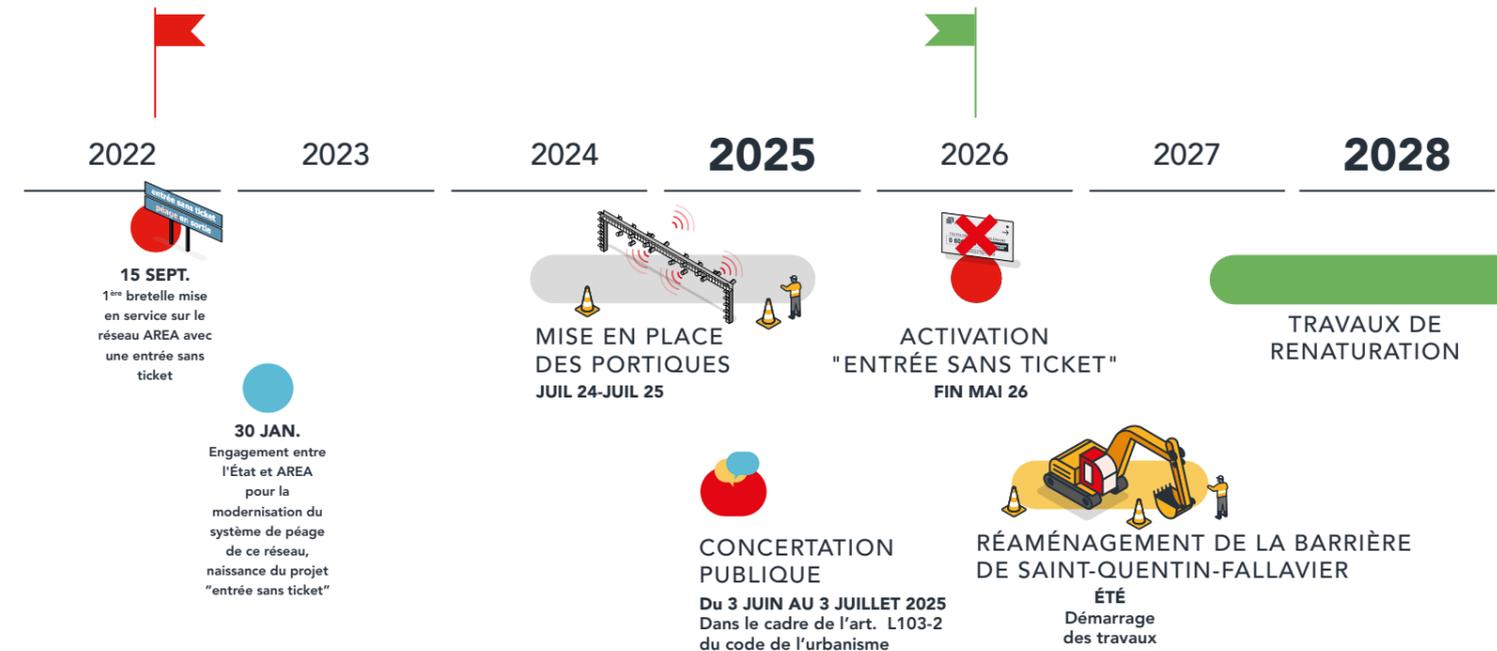


# LA BARRIÈRE DE PÉAGE DE SAINT-QUENTIN-FALLAVIER AVANT - APRÈS



© APRR-AREA - photo Xavier Metral pour l'agence Satellite.

# 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. Un permis de démolir sera établi pour les travaux de déconstruction de la barrière de péage

