Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 49 (1969)
Heft: 3: Liaisons routières

Artikel: Genève-Grenoble l'autoroute A41
Autor: Dumas, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888078

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Genève - Grenoble
L'autoroute A 41

Pierre DUMAS

Ancien Ministre

Maire de Chambéry

Telle qu'elle est assurée actuellement par la R.N. 201, la R.N. 6 et la R.N. 90, la liaison routière entre Genève-Annecy-Chambéry et Grenoble est un anachronisme. Dans cette région où les échanges européens et un prodigieux développement du Tourisme suscitent une circulation intense, qui a doublé entre 1960 et 1968, cet itinéraire est fait d'une chaussée de moins de 7 mètres de largeur sur 60 % de sa longueur, soit sur 90 kilomètres; sur 47 kilomètres, il comporte des rampes de plus de 3 % avec, localement, des passages de 6 à 8 %.

Mais si cette autoroute A 41 occupe une position privilégiée dans le réseau international, ainsi que le montre la carte ci-après, elle apparaît aussi comme l'artère indispensable à la vie et au développement propre des cités qu'elle traverse. Les chiffres le montrent : pour les voitures particulières, 82 % du trafic d'échange se fait, à Grenoble, avec le département de l'Isère, 80 % à Chambéry avec la Savoie, 85 % à Annecy avec la Haute-Savoie. Or, les quatre villes de Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble sont précisément caractérisées par des taux d'accroissement de population exceptionnellement élevés. Ainsi, les pointes dues au tourisme d'été et au trafic urbain atteignent-elles 20 à 25 000 véhicules-jour à quelques kilomètres d'Annecy, Aix-les-Bains ou Chambéry et 16 000 véhicules-jour dans la trop fâmeuse côte d'Alby.

C'est dire combien la réalisation qui va enfin être entreprise était nécessaire et avec quelle joie nous l'accueillons.

Certes, il n'était pas aisé de faire passer une autoroute selon cet itinéraire. Les difficultés étaient nombreuses : une topographie contraignante, des sols hétérogènes du point de vue géologique, des villes implantées dans des cuvettes naturelles que l'on ne peut pas toujours éviter. Il fallait aussi tenir compte des futurs développements urbains, éviter des zones de culture intéressante (vignobles par exemple), franchir un grand nombre de voies ferrées.

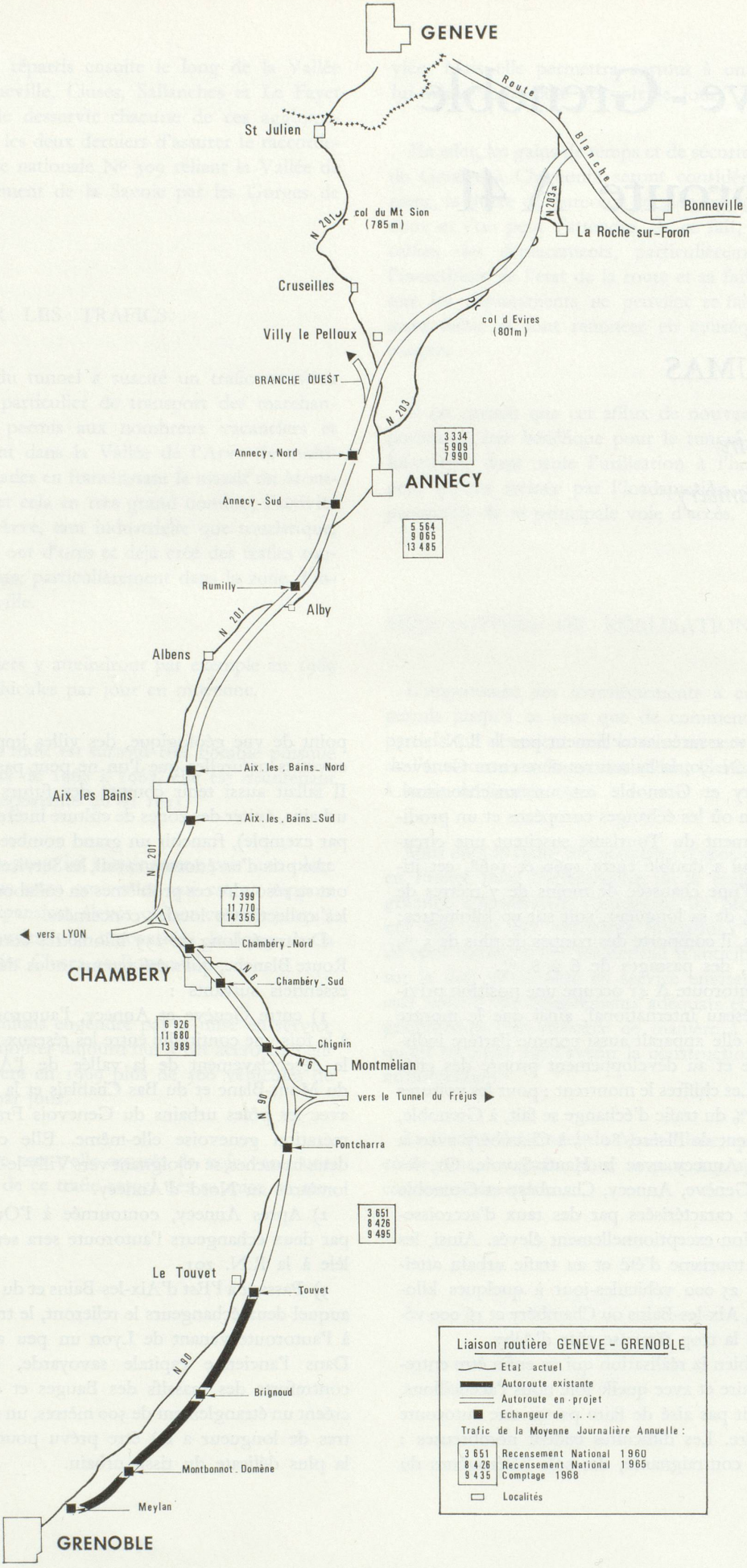
Au prix d'un énorme travail, les Services de l'Équipement ont su résoudre ces problèmes en collaboration avec toutes les collectivités locales concernées.

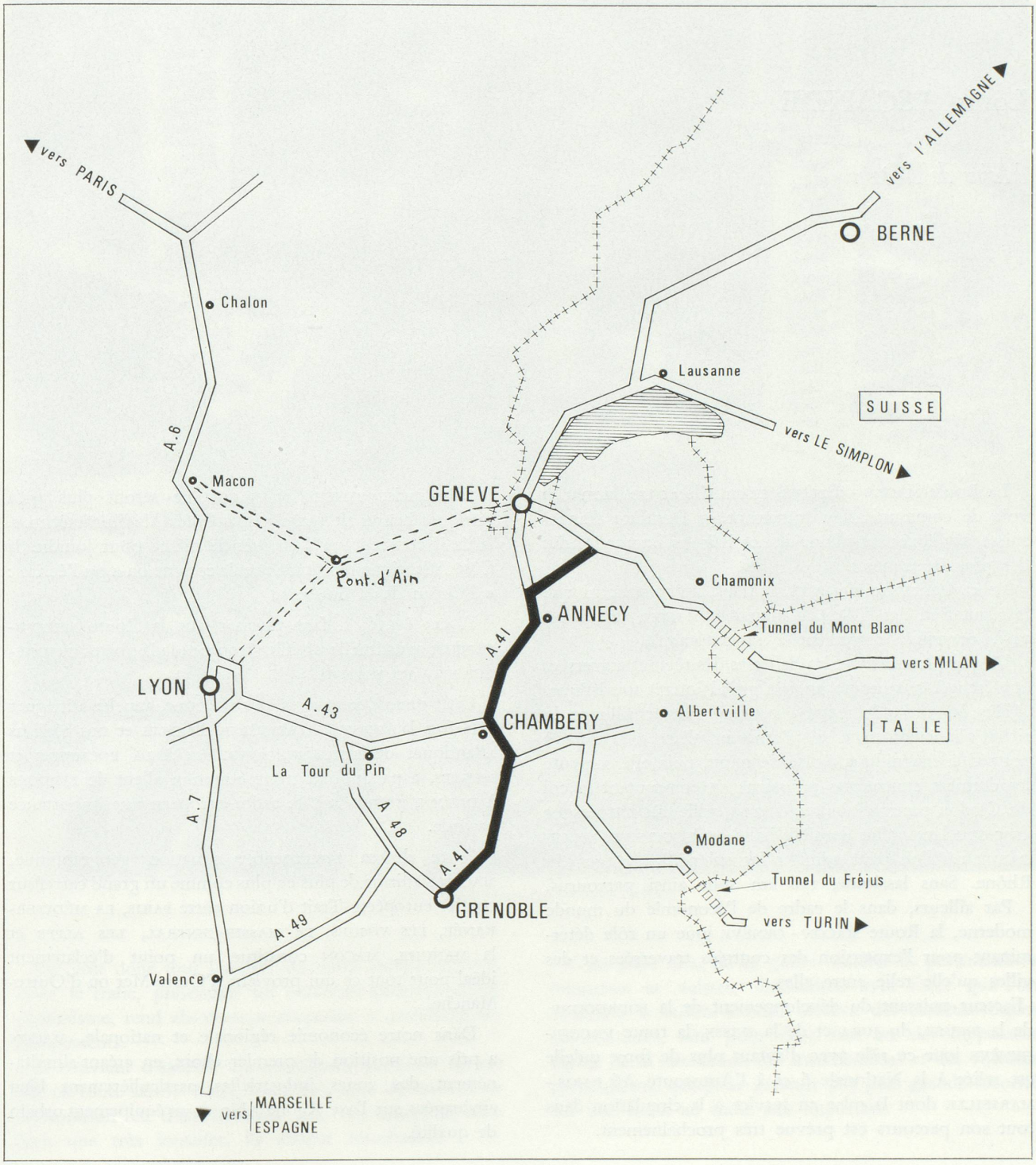
Du tracé, long de 133 kilomètres entre Grenoble et la Route Blanche, qui a été retenu, nous déduirons les traits essentiels suivants :

1) entre Genève et Annecy, l'autoroute assurera tout à la fois une continuité entre les réseaux suisse et français, le désenclavement de la vallée de l'Arve, du Tunnel du Mont-Blanc et du Bas Chablais et la liaison d'Annecy avec les pôles urbains du Genevois Français et l'agglomération genevoise elle-même. Elle comportera donc deux branches, se rejoignant vers Villy-le-Pelloux, à 12 kilomètres au Nord d'Annecy.

2) Après Annecy, contournée à l'Ouest et desservie par deux échangeurs l'autoroute sera sensiblement parallèle à la R.N. 201.

3) Passant à l'Est d'Aix-les-Bains et du Lac du Bourget, auquel deux échangeurs le relieront, le tracé se raccordera à l'autoroute venant de Lyon un peu avant Chambéry. Dans l'ancienne capitale savoyarde, où les derniers contreforts des massifs des Bauges et de la Chartreuse créent un étranglement de 500 mètres, un tunnel de 900 mètres de longueur a dû être prévu pour éviter la partie la plus délicate du tissu urbain.


GENEVE
Route
Blanche
St Julien
N 203 a
Bonneville
La Roche sur-Foron
N 201
col du Mt Sion
(785 m)
Cruseilles
col d Evires
(801m)
Villy le Pelloux
BRANCHE OUEST
N 203
3 334
5 909
7 990
Annecy - Nord
ANNECY
Annecy - Sud
5 564
9 065
13 485
Rumilly
Alby
N 201
Albens
Aix - les - Bains - Nord
Aix les Bains
Aix - les - Bains - Sud
N 201
7 399
11 770
14 356
vers LYON
Chambéry - Nord
CHAMBERY
N 6
Chambéry - Sud
6 926
11 680
13 989
Chignin
N 6
Montmélian
vers le Tunnel du Fréjus
N 90
Pontcharra
3 651
8 426
9 495
Le Touvet
Touvet
N 90
Brignoud
Montbonnot - Domène
Meylan
GRENOBLE
Liaison routière GENEVE - GRENOBLE
Etat actuel
Autoroute existante
Autoroute en projet
Echangeur de ....
Trafic de la Moyenne Journalière Annuelle :
3 651 Recensement National 1960
8 426 Recensement National 1965
9 435 Comptage 1968
Localités

4) Après Chambéry, longeant la voie ferrée, l'autoroute rejoindra les itinéraires desservant la vallée de Maurienne, le futur tunnel routier du Fréjus et la Tarentaise avant de suivre l'Isère sur sa rive droite jusqu'à Grenoble. De nombreux échangeurs sont prévus à Pontcharra, Le Touvet, Brignoud, Montbonnot et Meylan.

On voit ainsi que l'autoroute Genève-Grenoble ne sera pas seulement une adaptation aux besoins actuels, mais aussi un instrument d'aménagement du territoire et une incitation puissante à de nouveaux développements. Raccourcissant les distances (puisqu'on ira aisément d'Annecy à Chambéry en une demi-heure et de Grenoble à Genève en 1 heure et demie) elle fera certes mieux apparaître les problèmes de voisinage et la solidarité de tous ceux qui vivront dans son sillon. Mais on ne saurait douter que les générations qui auront offert cette voie nouvelle au trafic automobile ne sachent aussi en ouvrir aux échanges et à la concertation entre les collectivités.