

# Evitement autoroutier de Plan-les-Ouates

Autor(en): **Wittwer, Freddy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **123 (1997)**

Heft 14

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-79125>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Evitement autoroutier de Plan-les-Ouates

Par Freddy Wittwer,  
directeur, Office des  
transports et de la  
circulation,  
Dépt. de justice et  
police et  
des transports,  
Canton de Genève

Lorsque la planification du réseau autoroutier suisse a débuté, dans les années 1950, on attribuait aux autoroutes les fonctions suivantes :

- assurer la continuité des grands itinéraires internationaux ;
- développer l'accessibilité des régions les plus isolées ;
- améliorer la sécurité routière ;
- soulager les agglomérations du trafic de transit.

Le temps a passé, mais ces objectifs n'ont pas varié. Avec l'achèvement du tronçon dit « évitement de Plan-les-Ouates » (SN1a), la construction des routes nationales sur le territoire du canton de Genève touche à sa fin. Après plus de dix ans de travaux, le premier tronçon qui desservait l'aéroport de Cointrin depuis 1964, s'est vu prolongé par son raccordement à l'autoroute française A40 à travers la plate-forme douanière de Bardonnex, tronçon ouvert en 1993. Il restait à réaliser la dernière partie de ce réseau et non la moindre, puisqu'elle consistait – tout en assurant un nouvel accès à l'agglomération genevoise conduisant jusqu'au rond-point de la Jonction – à réaliser l'évitement de la commune de Plan-les-Ouates, localité durement perturbée par le flot de voitures en transit sur la route de Saint-Julien, qui arrivent de France ou s'y rendent par la douane de Perly. Mais si l'évitement de Plan-les-Ouates doit assurer l'accès au centre-ville, il ne doit pas, en revanche, favoriser un accroissement de la circulation dans les rues de Genève. Au contraire, il doit être mis à profit pour diminuer le trafic de transit au centre-ville. Grâce à la mise en place d'équipements complémentaires, les automobilistes qui utilisent le réseau autoroutier complet bénéficient :

- d'une meilleure répartition de la desserte de l'agglomération en fonction de l'emplacement des jonctions ;
- de parkings d'échange (P+R) leur permettant de relier le centre-ville en utilisant les transports publics.

Certes, tous les équipements prévus ne seront pas encore disponibles à l'ouverture du nouveau tronçon, mais au fil des mois à venir, l'ensemble du système deviendra plus performant et répondra aux attentes de ses concepteurs. Toutefois, avec la mise en service de l'évitement de Plan-les-Ouates à la fin du mois de juin 1997, l'ensemble autoroutier de contournement de Genève et la mise en place du système de circulation devant assurer le minimum de trafic de transit à travers la ville seront devenus réalité. Cela étant, les réalisations les plus performantes et les intentions les plus louables ne sauraient se passer d'une profonde modification du comportement de l'automobiliste, particulièrement dans ses habitudes de déplacements. Pour bien cerner les conséquences positives que va entraîner l'ouverture de ce dernier tronçon d'autoroute, nous décrivons ci-après les mesures d'accompagnement qui seront prises.

## Mesures d'accompagnement

### Conséquences générales

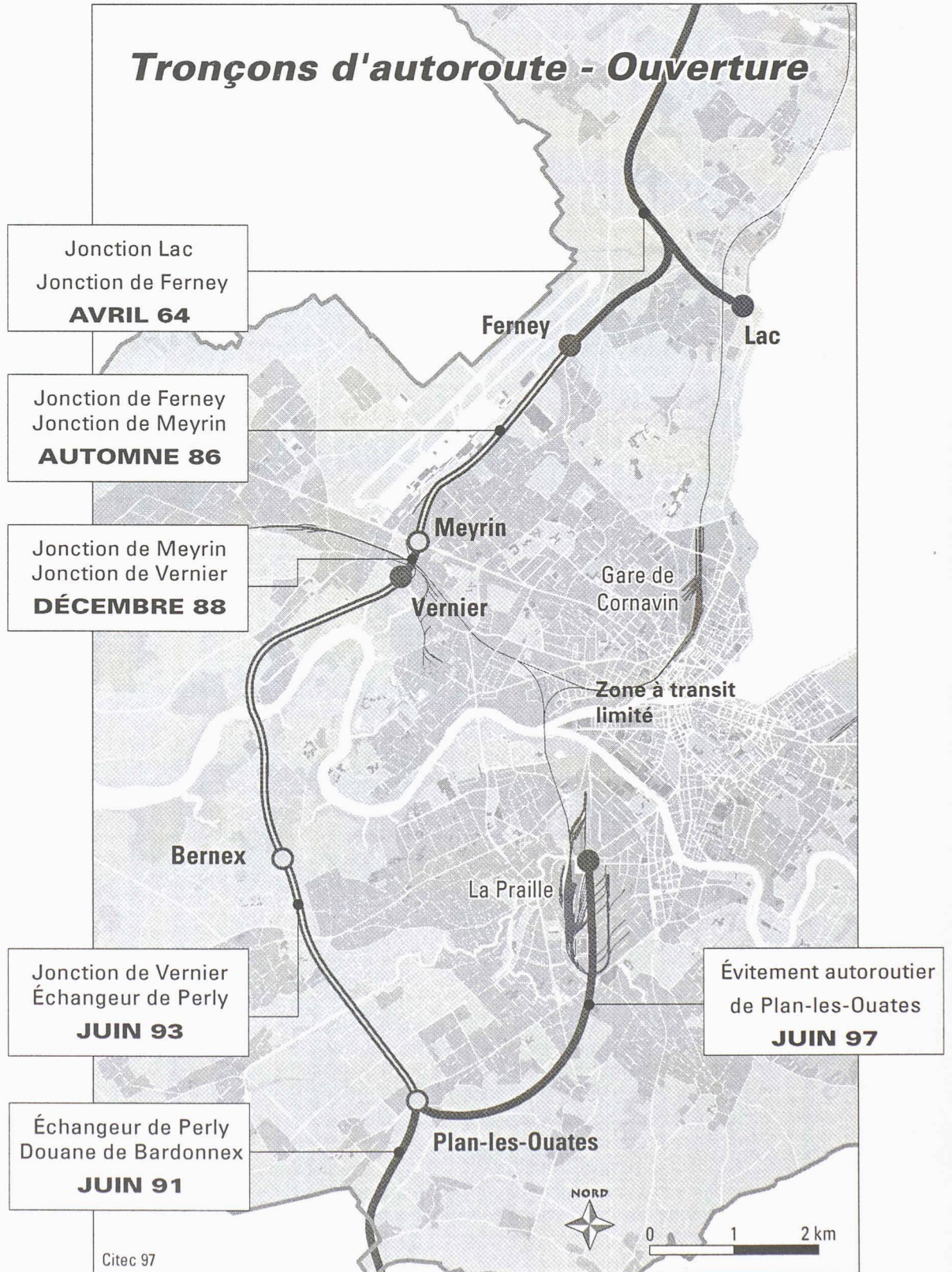
L'investissement considérable que constitue l'évitement autoroutier de Plan-les-Ouates, ne se justifierait pas si son impact n'était pas perceptible sur l'ensemble du réseau routier genevois et principalement sur les axes de pénétration au centre-ville. Afin d'assurer une diminution du transit, des mesures de modération destinées à éviter de fortes pénétrations urbaines ont été introduites par l'utilisation systématique de la régulation sur les axes déjà chargés de l'agglomération tels que les routes de Chancy, de Saint-Julien, de Troinex et de la Chapelle. Les mêmes mesures sont prises au centre-ville notamment sur le boulevard James-Fazy, les Terreaux-du-Temple, le boulevard Georges-Favon, le pont de la Coulouvrenière, l'avenue du Mail et l'avenue Henri-Dunant. Enfin, au débouché de l'autoroute, la rue des Deux-Ponts et le pont Sous-Terre seront également au nombre des axes auxquels des

restrictions sensibles seront appliquées. Ces mesures de modération doivent inciter les automobilistes à utiliser l'autoroute de contournement pour se rendre à leur destination finale et ainsi fortement diminuer le trafic de transit au centre-ville de Genève. Grâce à l'ensemble de ces mesures, les automobilistes seront donc amenés à emprunter l'autoroute pour se rendre d'un point à l'autre du canton ou d'un quartier à l'autre de la périphérie. Afin d'illustrer notre démarche, nous donnons ici un exemple concret en temps de parcours pour un automobiliste qui se rend de l'échangeur du Vengeron à la Jonction. En utilisant le trajet le plus court à travers la ville, soit 8 km parcourus à une moyenne de 30 km/h, la durée du parcours sera de 16 minutes, alors qu'en utilisant l'autoroute et le contournement de Plan-les-Ouates, la distance est de 20 km à une moyenne de 80 km/h et le temps de parcours est de 15 minutes avec moins de stress et plus de sécurité. Une campagne de comptage du trafic a été mise en place avant la mise en service de l'évitement, déjà au mois de mars 1997, et elle sera suivie d'une seconde campagne à la fin de l'été. Ces comptages de trafic se feront sur les grands axes à savoir :

- le Pont-Butin ;
- la route de Chancy ;
- la route de Saint-Julien ;
- la route du Grand-Lancy.

Ces mesures consisteront à quantifier les charges de trafic et le temps de parcours ainsi qu'à déterminer l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics, le but de la campagne étant de mesurer l'impact produit par l'ouverture de l'évitement de Plan-les-Ouates sur le réseau routier. Par son ouverture à fin juin 1997, ce tronçon autoroutier apporte le maillon manquant à la mise en place du principe de circulation sectoriel autour de Genève. Pour certains quartiers de la rive

## Tronçons d'autoroute - Ouverture



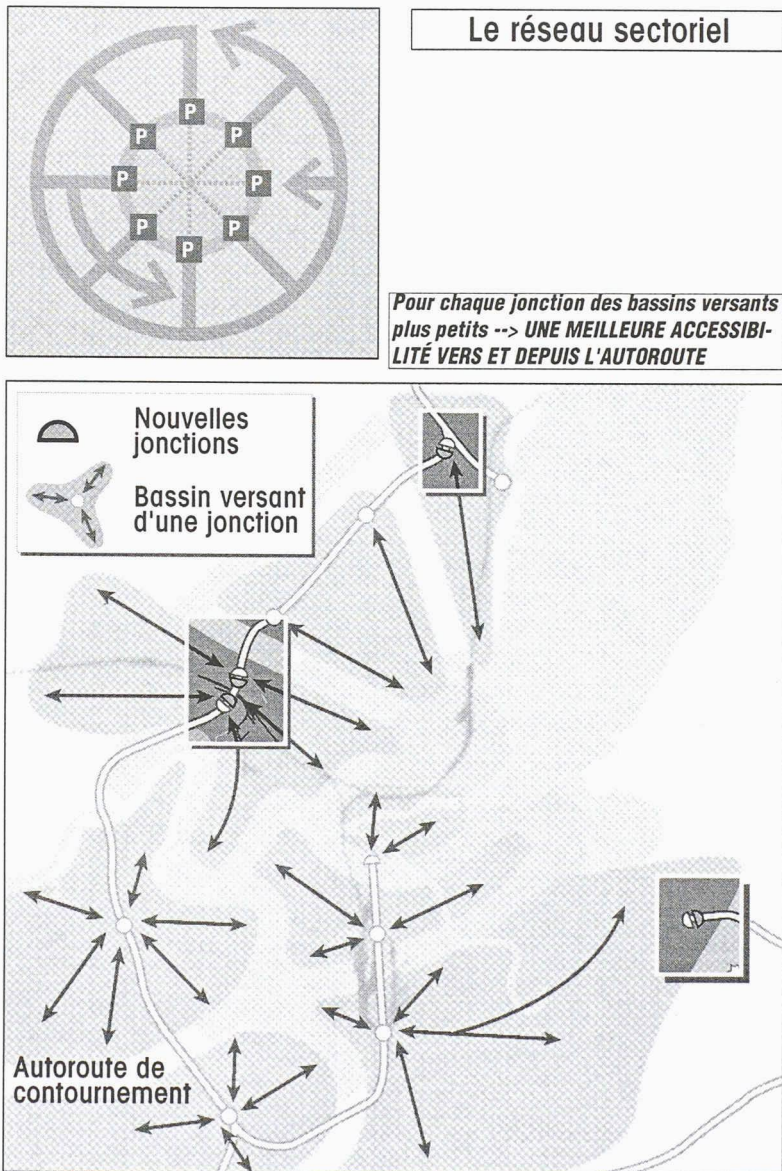


Fig. 2. – L'autoroute de contournement et ses branches pénétrant dans l'agglomération créent un réseau sectoriel; l'augmentation du nombre des jonctions mène à une diminution de la taille de leur bassin versant et, partant, à une meilleure accessibilité de l'autoroute.

gauche et une grande part du trafic transfrontalier, l'utilisation de l'autoroute française au pied du Salève et l'accès par l'évitement de Plan-les-Ouates apportent une réponse à la suppression du transit en ville de Genève. L'ensemble de ce réseau routier permet ainsi de favoriser le développement des transports publics en ville et la mise en place de futures zones piétonnières. Pour parvenir à ce résultat, il est nécessaire de réali-

ser conjointement des parkings d'échange afin que les automobilistes n'ayant pas impérativement besoin de leur véhicule au centre-ville, se déplacent en utilisant des transports publics performants. Des parkings d'échange sont prévus aux Palettes (à l'extrémité de l'avenue des Communes-Réunies) et au carrefour de l'Etoile (intersection du dernier tronçon de l'évitement de Plan-les-Ouates et de l'avenue des Acacias). L'utilisation

de ces parkings aura également pour effet de décongestionner les places de stationnement au centre-ville et permettra un accès facilité aux commerces.

*Conséquences locales à Plan-les-Ouates*

Les effets de la mise en service de l'évitement de leur commune auront un impact important sur la qualité de vie des habitants de Plan-les-Ouates et sur l'ensemble des communes voisines, notamment par l'application de mesures d'accompagnement qui seront prises simultanément à l'ouverture de l'évitement. La route de Saint-Julien, qui assurait le passage d'environ 18 000 véhicules par jour, va être déchargée d'environ 11 000 véhicules et, surtout, une diminution de plus de 1000 camions par jour est attendue sur cet axe. Cette baisse de la circulation permettra de favoriser des dispositifs de nature à faciliter la vie des riverains. La diminution importante du trafic de transit améliorera notamment le trafic de desserte engendré par les quartiers d'habitation et les activités locales. Ce trafic est estimé à environ 7000 véhicules par jour. Dans le cadre des améliorations locales, il faut souligner la fluidité accrue de la circulation dont bénéficieront les transports publics (TPG), du fait de la diminution globale du trafic, ce qui facilitera le déplacement des usagers vers le centre-ville de Genève. Sur ce même itinéraire, des mesures spécifiques en faveur des deux-roues et des cyclistes seront également prises (bandes et pistes cyclables). Le jalonnement du trafic des poids-lourds obligera ces derniers à se rabattre sur un itinéraire précis pour se rendre dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates ou dans celle de la Praille, en évitant les zones d'habitations de Plan-les-Ouates et de Carouge.

*Conséquences sur les communes limitrophes*

Sur les communes voisines de Plan-les-Ouates, la mise en service de

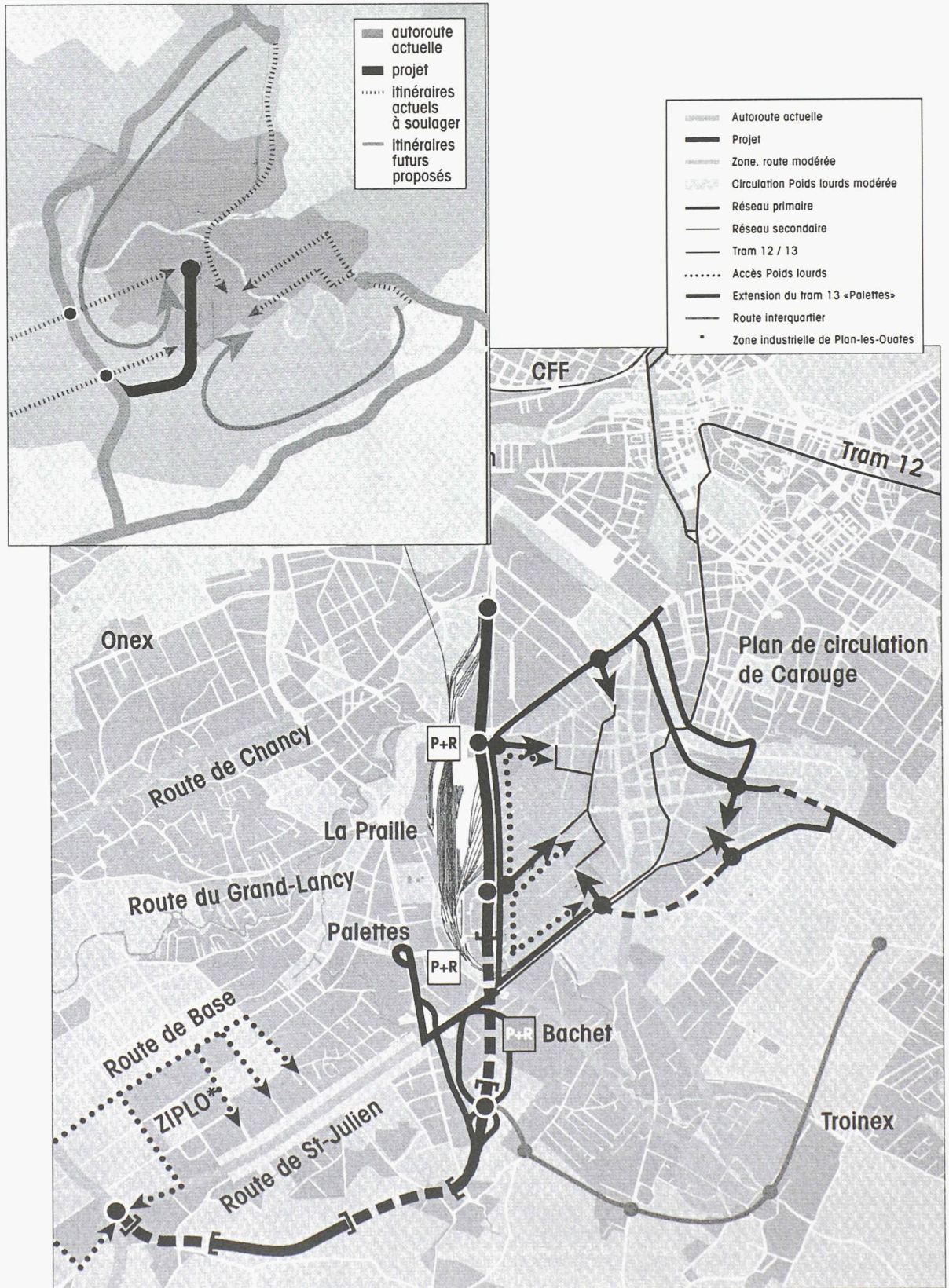


Fig. 3. – L'évitement de Plan-les-Ouates trouve son prolongement dans la Voie-Centrale, facilitant l'accès au cœur de l'agglomération ; le prolongement de la ligne de tram numéro 13 et la création de parkings d'échange devront permettre un meilleur équilibre entre transports privés et transports publics.

l'évitement aura des conséquences qui se différencient d'une localité à l'autre mais n'en sont pas moins d'une réelle importance. Ainsi, dans la commune de Lancy, le trafic de transit sur l'avenue des Communes-Réunies sera diminué et fera place au trafic local. C'est à la faveur des travaux de l'évitement de Plan-les-Ouates que la ligne de tramway est prolongée depuis le Bachet-de-Pesay jusqu'au quartier des Palettes, sis sur la commune de Lancy, et desservant des zones d'habitations très denses. En corollaire à la mise en service de l'évitement de Plan-les-Ouates, le plan de circulation de Carouge, établi en 1995, va devenir réalité. Ce plan redéfinit la hiérarchie du réseau, le trafic étant guidé vers les axes primaires utilisés par l'évitement autoroutier, vers la route du Val-d'Arve d'une part et, d'autre part, vers la route des Jeunes. Parmi les mesures prises, figure également la mise en sens unique

de la rue Ancienne dans le sens Saint-Victor – Dalphin, ce qui permettra de réserver un site propre aux tramways et aux deux-roues. Le Rondeau-de-Carouge fera l'objet d'un concours pour son réaménagement, ce qui permettra de réaliser les propositions de restructuration du boulevard des Promenades. L'ensemble de ces décisions aura pour but de diminuer de façon sensible le transit des véhicules dans le centre de Carouge. La Voie-Centrale sera la pénétrante autoroutière sud et sera pourvue d'accès à la route des Jeunes, ce qui favorisera la desserte de la zone industrielle de la Praille et améliorera la fonction urbaine de cette artère. Cela étant, les mesures d'accompagnement à l'ouverture de l'évitement de Plan-les-Ouates ne seraient pas complètes sans la réalisation d'une artère reliant le giratoire du Bachet-de-Pesay à la route de Veyrier en passant par la commune de Troinex, avec

des jonctions des routes d'Annecy et de Troinex. Cette route, encore au stade de l'avant-projet, aurait pour avantage de drainer la circulation de l'ensemble du sud-est du canton et renforcerait l'utilisation de l'autoroute d'évitement de Plan-les-Ouates.

### Conclusion

Pour conclure, l'évitement de Plan-les-Ouates et ses mesures d'accompagnement répondent :

- à la mise en conformité du trafic, avec les directives des ordonnances fédérales sur la protection de l'air (OPair) et sur la protection contre le bruit (OPbruit) ;
- à une meilleure accessibilité au centre-ville, grâce à un trafic fluidifié favorisant une dynamique économique dans les commerces et activités du centre.

Par la mise en service de ce nouvel élément autoroutier, Genève est sur le point d'atteindre les objectifs qu'elle s'était fixés.