

# Les liaisons routières franco-suisse

Autor(en): **Fève, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **60 (1980)**

Heft 1

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887076>

## **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.

## Les liaisons routières franco-suisse



Tout au long de l'histoire, les échanges de biens et de personnes, qu'ils soient frontaliers ou à moyenne et longue distance, ont toujours été extrêmement actifs entre la France et la Suisse. Aujourd'hui, la Suisse est en Europe notre 6<sup>e</sup> partenaire commercial, au premier rang des pays européens qui ne font pas partie du Marché Commun.

Or, ces échanges, dont la valeur atteignait 23 milliards de francs en 1978, se font d'abord par la route. Elle assure en effet près de 87 % des importations françaises en provenance de la Suisse et plus de 44 % de nos exportations vers ce pays.

A la même date, on enregistrait aux postes frontières, l'entrée ou la sortie de 17 millions environ de véhicules automobiles, soit le tiers du trafic observé sur l'ensemble de nos frontières. Ce chiffre place la Suisse en tête des 6 pays voisins de la France, avant même l'Allemagne Fédérale.

L'amélioration des communications routières entre la France et la Suisse apparaît donc comme un objectif prioritaire qui a retenu pleinement l'attention de leurs gouvernements.

Pour sa part, notre pays a mis l'accent sur la réalisation des liaisons autoroutières et notamment de l'autoroute A 35 entre Mulhouse et Bâle et d'A 42 entre Lyon et Genève.

Si les Alpes et le Jura en effet n'ont jamais opposé d'obstacles infranchissables aux échanges entre nos deux pays, ils en ont orienté les courants essentiels le long des vallées du Rhin et du Rhône, vers Bâle et Genève ; ce sont donc vers ces deux portes de la Suisse que tout naturellement s'est porté en priorité notre effort.

Sur les autres liaisons du réseau national, en revanche, il nous faut tenir compte de la difficulté du relief, qui renchérit considérablement le coût des travaux, et d'un contexte financier particulièrement rigoureux ; les aménagements projetés en conséquence ne peuvent être que progressifs.

### I. Les grandes liaisons autoroutières

Au Nord de notre frontière commune, l'autoroute *Mulhouse-Bâle* est en passe d'être achevée. Il ne manque plus actuellement que deux sections à chacune

des extrémités de cette liaison ; Mulhouse (Ile Napoléon) – Rixheim dont l'ouverture est prévue en septembre de cette année, et la jonction de l'aéroport de Mulhouse-Bâle avec la frontière Suisse dont le projet est bien engagé ; l'achat des terrains est entièrement financé en 1980, et les études lancées de concert avec les autorités helvétiques seront poursuivies en vue de la mise en service d'une première chaussée à la fin de 1982.

Avec l'ouverture de cette section, Bâle sera ainsi reliée par autoroute avec l'Alsace, mais aussi la *Bourgogne et Paris*, puisque dès septembre prochain 1980, sera terminée l'autoroute A 36 entre Mulhouse et Beaune, qui doit jouer pour le Jura français le même rôle de désenclavement que la Nationale 5 est appelée à remplir pour le Jura-Suisse.

*Au Sud, vers Turin et l'Italie*, Genève est déjà reliée par « l'autoroute Blanche » (B 41) au Fayet. Cette importante liaison sera poursuivie par l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 205 entre le Fayet et les Houches afin d'assurer de bonnes conditions d'accès au tunnel du Mont-Blanc. Les travaux entrepris, conjointement avec la Région Rhône-Alpes, notamment pour la construction du viaduc de la Côte des Egratz, doivent être complétés au cours du 8<sup>e</sup> Plan quinquennal (1981-1985).

*Vers Grenoble*, la liaison autoroutière empruntant le sillon alpin est également en voie d'achèvement et le raccordement à « l'autoroute blanche » au niveau de Scientrier est prévu pour le 1<sup>er</sup> trimestre de l'année prochaine.

A l'Ouest enfin, Genève doit être reliée :

- d'une part à *Mâcon et à l'axe Centre Europe-Atlantique* ; le projet d'autoroute entre Mâcon et Pont d'Ain (F 42) a été déclaré d'utilité publique en janvier dernier. Les études seront poursuivies par la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (S.A.P.R.R.) déjà concessionnaire ;

- et d'autre part à *Lyon*, par l'A 42, dont le projet est, lui, plus avancé.

La première section, d'Annemasse et l'« Autoroute Blanche » à Chatillon de Michaille, est concédée à la Société du Tunnel du Mont Blanc (S.T.M.B.). Les travaux de cette section, qui longe la frontière France-Suisse, progressent en vue d'une mise en service à la fin de 1981 ou au début de 1982.

Les trois autres sections ont été concédées à la S.A.P.R.R. : Chatillon-Chazey n'est actuellement qu'au stade des études et des acquisitions foncières. Cependant certains travaux préparatoires, en particulier la galerie de reconnaissance du futur tunnel de Chamoise, ont déjà été réalisés.

Sur la section suivante, Chazey-Dagneux, les travaux ont démarré en décembre dernier.

La dernière section, Dagneux-Lyon est entièrement financée, et au rythme actuel, les travaux devraient être achevés en 1982.

Ainsi, les liaisons autoroutières déjà réalisées ou en cours d'exécution permettront dans les prochaines années de disposer d'infrastructures modernes reliant les deux métropoles helvétiques, Bâle et Genève, au réseau autoroutier français.

## II. Les routes nationales.

Quant aux routes nationales, elles ne font l'objet d'investissements importants que lorsqu'elles ne doublent pas une autoroute, exception faite toutefois pour la déviation de la Roche sur Foron entre Annecy et Bonneville (RN 203) dont la traversée est très difficile, et une distinction doit être faite entre routes de plaine et routes de montagne.

*Les routes de plaine* connaissent un trafic assez important. C'est le cas de la RN 19 qui, prolongeant l'itinéraire Paris-Belfort, donne accès à Delle et au-delà à Berne ou Bâle. Le niveau de trafic et l'urbanisation diffuse qui se développe le long de cet axe nous ont amenés à étudier un tracé neuf entre Morvillars et la frontière, qui trouve d'ailleurs son prolongement dans un projet helvétique.

C'est le cas également de la RN 5, sur la rive Sud du Lac Léman, entre Genève et Saint-Gingolf, où le trafic est de l'ordre de 10 000 véh/jour, ce qui est considérable pour une route traditionnelle. L'objectif d'aménagement à terme est de le mettre à 2x2 voies. Compte-tenu cependant de l'ampleur des problèmes soulevés, de nouvelles études sont en cours.

Les autres itinéraires rejoignant la Suisse ont des caractéristiques de *routes de montagne* puisqu'ils culminent à plus de 1 000 m d'altitude. De ce fait, leur capacité est limitée et leur aménagement se heurte à des difficultés techniques et financières liées au relief.

La RN 57, Besançon-Vallorbe, constitue un accès par la Haute Vallée de l'Orbe et son intérêt sera accentué par l'ouverture complète, dès cette année, de l'autoroute Beaune-Mulhouse. A terme, cet itinéraire sera doté de zones de dépassement à 2x2 voies et les principales agglomérations bénéficieront de déviations.

L'amélioration de la RN 5 qui franchit le col de la Faucille à 1 323 m est rendue difficile par la traversée complète du massif jurassien. Sont seules, à l'heure actuelle, en cours d'études les déviations de Saint-Laurent de Grandvaux et de Morez.

La RN 506 Chamonix-Martigny par le col des Montets (1 467 m) constitue l'antenne vers la Suisse du grand itinéraire international par le tunnel du Mont Blanc et profite à ce titre des aménagements en cours ou prévus pour l'accès au tunnel.

Ainsi les communications routières entre la France et la Suisse font l'objet d'un effort d'amélioration mené avec persévérance des deux côtés de la frontière. Le développement d'un réseau autoroutier dense devrait en particulier permettre de resserrer encore les liens économiques et humains qui se sont tissés depuis des siècles entre nos deux nations.