

L'autoroute A 42

Autor(en): **Germain, Romain**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

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

Heft 1

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887078>

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.

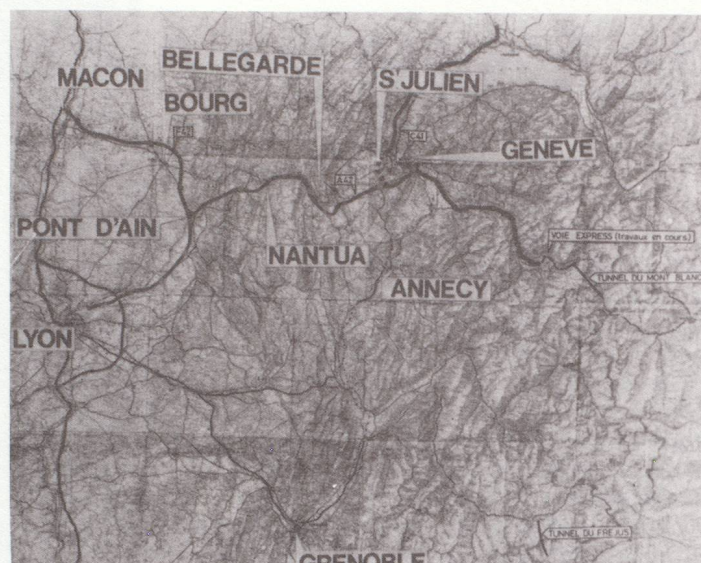
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

L'Autoroute A 42



La réalisation de l'Autoroute A 42 Lyon-Genève a été concédée pour partie à la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône qui assure la construction du tronçon Chatillon-Lyon, long de 80 kilomètres, et pour partie à la Société du Tunnel sous le Mont-Blanc.

La section Annemasse-Chatillon (50 km), concédée à la Société du Tunnel sous le Mont-Blanc, est en cours de travaux et devrait être mise en service à la fin de l'année 1981.

La Société Paris-Rhin-Rhône a confié au bureau d'études Scetauroute la maîtrise d'œuvre de la section Chatillon-Nantua-Pont d'Ain-Lyon.

La construction de cette autoroute est indispensable et urgente ; elle se justifie, à la fois, comme liaison internationale entre l'Italie, la France, la Suisse, et comme liaison régionale pour favoriser le développement économique des agglomérations qu'elle dessert.

En franchissant le Jura, elle permettra l'ouverture de l'économie, le nouvel essor du Genevois et du Chablais vers l'ouest. En particulier, elle facilitera les échanges entre Lyon et Genève. Sera rendue aussi plus aisée la pénétration touristique des plateaux du Jura pour les Genevois et les Lyonnais qui ne seront plus qu'à une heure de ces zones de détente et de loisirs.

Aujourd'hui, cette autoroute est rendue indispensable par la saturation des routes nationales et par les nuisances supportées par les habitants des nombreuses agglomérations traversées par l'important trafic poids lourds.

Pour des villes comme Bellegarde et Nantua, le niveau de bruit subi par les riverains est équivalent à celui engendré par le boulevard périphérique à Paris. D'ailleurs, les communes traversées par la route nationale entre Chatillon et Pont d'Ain souhaitent ardemment la réalisation rapide de l'Autoroute A 42.

C'est pourquoi les études sont conduites avec diligence, de façon à ce que les travaux puissent se réaliser conformément à la programmation financière.

*
* *

Malgré des difficultés techniques importantes, les études sont presque à leur terme et les travaux vont pouvoir débiter. L'autoroute se développe dans deux régions géographiquement bien distinctes : une partie en plaine, entre Lyon et Pont d'Ain, et une partie en montagne, de Pont d'Ain à Chatillon, pour franchir le Jura.

Les échangeurs prévus sont les suivants :

En partant de Chatillon vers Lyon.

- Échangeur de Sylans pour donner accès aux plateaux du Jura (échangeur différé en première phase).
- Échangeur de St-Martin-du-Fresne pour donner accès à Nantua et Oyonnax.
- Échangeur de Pont d'Ain.
- Échangeur d'Ambérieu.
- Échangeur de la zone d'activité de la Plaine de l'Ain.
- Échangeur de Dagneux.
- Échangeur de St-Maurice-de-Beynost.
- Entre Lyon et Chazey, sur 30 kilomètres, les travaux commencent. Ils sont réalisés par l'État français pour la moitié proche de Lyon et par la Société Paris-Rhin-Rhône pour l'autre moitié. Cette section devrait être mise en service en 1982.

- La suite, entre Chazey et Pont d'Ain, longue de 17 kilomètres, se réalisera un peu plus tard, mais les études sont en cours de façon à procéder aux acquisitions de terrain à partir de 1981.

- La partie Pont d'Ain-Chatillon, longue de 46 kilomètres, est de réalisation très difficile :

Elle comporte 8 viaducs d'une longueur totale de 5,6 km et 3 tunnels d'une longueur totale de 5,5 km.

Entre Chatillon et Nantua, l'autoroute emprunte nécessairement l'un des versants de la vallée encaissée.

Compte tenu de la pente des versants, les deux chaussées de l'autoroute seront décalées en altitude, l'une par rapport à l'autre, et soutenues par des murs. En certains points, la stabilité des pentes d'éboulis étant insuffisante, il a fallu remplacer les terrassements prévus initialement par des ouvrages tels que viaduc ou tunnel.

C'est le cas pour le viaduc de **Nantua** dont la longueur initiale était de 1 000 m. Sa longueur a dû être rallongée de 800 m pour ne pas entailler les éboulis par des tranchées et des murs.

De même, au bord du lac de **Sylans**, il a fallu projeter un viaduc de 1 500 m.

Enfin, à **St-Germain-de-Joux**, les terrassements à flanc de coteau ont été remplacés par un tunnel de 1 200 m, ce qui a permis de raccourcir le tracé de 600 m.

Ceci explique que les études soient longues :

Il a fallu, au préalable, créer 10 kilomètres de piste pour pouvoir réaliser les sondages et les reconnaissances géotechniques. Ces reconnaissances doivent être minutieuses pour minimiser le coût des ouvrages avec la sécurité suffisante.

Parmi les ouvrages importants, on peut citer le tunnel de **Chamoise**, près de **Nantua**. Ce tunnel, long de 3 300 m, a été prévu pour éloigner l'autoroute de **Nantua** et ainsi protéger le site et le lac.

Préalablement à la construction du tunnel, une galerie de reconnaissance de 3 300 m est en cours de percement pour obtenir le plus de renseignements possibles sur les difficultés à attendre. Cette galerie sera terminée à l'automne 1980. Ce tunnel sera ventilé par deux arches et surveillé par un réseau de télévision.

Ainsi, les travaux préliminaires sont engagés sur cette section **Chatillon-Pont d'Ain** qui constitue la difficulté principale pour l'écoulement du trafic. Les études permettront de débiter les travaux en 1981, travaux qui devraient durer environ 4 ans dans ce site délicat.

*
* *

Études techniques – mais aussi études d'environnement.

Les difficultés techniques ne font pas oublier les

contraintes liées à la protection de l'environnement. Il est évident que l'autoroute apportera un mieux être pour les populations riveraines de la route nationale en diminuant sensiblement le bruit. Le tracé de l'autoroute ne passe pas à proximité de secteurs urbanisés, de sorte qu'il ne crée pas de nuisance phonique importante entre **Chatillon** et **Lyon**.

La protection des eaux souterraines des lacs et des rivières a été étudiée de très près, de façon à prévoir le traitement des eaux venant de l'autoroute dans les secteurs sensibles ou le rejet des eaux dans des zones non sensibles.

De nombreuses variantes ont été discutées, en liaison avec les milieux agricoles, pour tenir compte du découpage des exploitations agricoles dans la plaine.

Le souci de préserver le site dans la cluse de **Nantua** a conduit à modifier le tracé en plusieurs points, à prévoir un viaduc plutôt qu'un remblai élevé, à éviter **St-Germain-de-Joux** et **Nantua** en perçant deux tunnels. Les nombreux viaducs et les tunnels rendront plus facile le franchissement de l'autoroute par le gibier entre **Chatillon** et **Nantua**. Pour les autres zones de passages fréquent de gibier, il a été prévu des ouvrages spéciaux.

Enfin, préalablement aux travaux, une recherche des sites archéologiques susceptibles d'être touchés a été faite et des fouilles ont été entreprises pendant un an pour préserver ce qu'il est intéressant de conserver.

*
* *

Cette liaison présente un intérêt économique évident : elle apporte une sensible amélioration pour les riverains des routes nationales. Demain, elle sera une réalité : les travaux ont commencé aux deux extrémités, côté **Genève** et côté **Lyon**. Dans les zones les plus difficiles les travaux préparatoires sont en cours.