Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 60 (1980)
Heft: 1

Artikel: Genève et le raccordement autoroutier
Autor: Vernet, Jaques
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887081

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

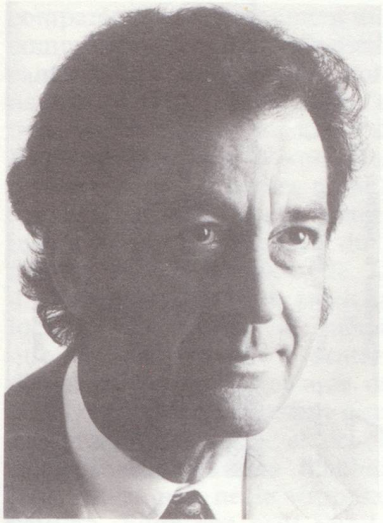
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 12.07.2025

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

JAQUES VERNET



Genève et le raccordement autoroutier

La Suisse moderne, a-t-on dit, est la plaque tournante de l'Europe. Or, comme l'ont prouvé les dernières recherches archéologiques et comme le dit le Pr Marc-R. Sauter dans son ouvrage « Suisse préhistorique », « cette définition est valable bien avant la percée des tunnels transalpins. Ce fut le cas dès que les glaces eurent libéré le pays, autorisant le passage en diagonale le long du Plateau et offrant à l'homme l'ouverture des cols alpins qui permettent le trafic nord-sud. Cette multiplicité de voies de pénétration et de transit a fait de ce pays un carrefour ouvert dans de nombreuses directions, vers tous les bassins fluviaux. Si l'on élargit les horizons, cela signifie que par les bassins du Rhône et du Pô (Tessin) on touchait la Méditerranée, que par le bassin du Rhin on s'orientait vers la grande plaine nord-européenne et que par celui du Danube, on était relié à l'Europe centrale et aux Balkans ».

Genève est entrée dans l'histoire au 1er siècle avant J.C. par la mention qu'en fait Jules César dans la « Guerre des Gaules ». A cette époque, Genève est le seul lieu de passage du Rhône dans la région, c'est la garde et le contrôle d'un pont qui permet de se rendre de la Plaine du Pô à la vallée de la Saône ou de la basse vallée du Rhône au Plateau Suisse.

Genève est donc un lieu traditionnel de passage pour le franchissement des barrières naturelles des Alpes et du Jura, mais elle est aussi un lieu traditionnel de communications, d'échanges et d'accueil. Elle est aujourd'hui un centre international de première importance après avoir été pendant plusieurs siècles une ville de foires puis une capitale religieuse. Elle conservera ce rôle historique et évitera l'isolement géographique dans la mesure où elle se raccordera aux nouvelles voies de comunications.

Le réseau d'autoroutes construit d'un commun accord par chacun des pays européens est destiné à améliorer les communications terrestres entre les principaux centres urbains en toutes saisons.

L'utilité de raccorder directement Genève aux autoroutes régionales n'est pas plus contestée que la liaison entre les autoroutes suisses et françaises, même si le sentiment de participer à l'édification d'une œuvre commune européenne suscite aujourd'hui moins d'enthousiasme qu'il y a quelques années.

Grâce aux décisions de ses voisins, Genève est d'ores et déjà assurée d'une situation privilégiée puiqu'elle bénéficiera d'excellentes relations avec les villes qui lui sont proches : Lausanne, Berne, Bâle, Zurich mais aussi Turin, Milan, Lyon, Paris, Marseille, etc. Les villes du Plateau suisse seront bientôt totalement desservies par les autoroutes construites par la Confédération. La barrière des Alpes est déjà franchie par le tunnel du Mont-Blanc. Celle du Jura le sera prochainement par le percement des tunnels de l'autoroute française A42.

Pour raccorder les réseaux suisse et français dans la région genevoise, le franchissement du Rhône est inéluctable. Le choix du tracé est limité à trois variantes fondamentales : la traversée du Rhône a lieu soit au milieu de la ville, soit à l'est, ce qui signifie une traversée du lac, soit encore à l'ouest, en contournant l'agglomération.

Le passage par le centre de la ville avait paru la meilleure solution lorsqu'on entreprit les études du réseau suisse, à une époque où le réseau français était encore imprécis. Cette solution fut rapidement abandonnée car l'apport excessif de circulation dans les rues partant du centre de la ville, devenant voies d'accès à l'autoroute, aurait eu des conséquences catastrophiques sur la vie des quartiers. Actuellement, des opposants au tracé retenu par les autorités proposent des variantes de passage par le centre de l'agglomération, en prenant l'argument de la protection de la nature et en faisant valoir que la rentabilité des ouvrages serait meilleure s'ils sont utilisés pour le trafic autoroutier et pour le trafic local ! Ils ignorent délibérément que le mélange de ces deux types de trafic est un facteur d'insécurité et présente un danger pour les automobilistes. De plus, ils ne mesurent pas les conséquences induites sur les rues des vieux quartiers et sur la vie de ceux-ci qu'aurait la création d'une autoroute passant par le milieu de l'agglomération et qui disloquerait la structure du réseau routier urbain existant.

La traversée du lac, à l'est de l'agglomération, dont l'étude a été demandée par plus de vingt mille pétitionnaires, est séduisante au premier abord. Elle donne la liaison la plus courte entre l'autoroute suisse et l'autoroute de la vallée de l'Arve (B.41). Ses partisans ont prétendu que, traitée en tunnel sous-lacustre et ses accès en

TRACÉS AUTOROUTIERS DANS LE CANTON DE GENÈVE

CONTOURNEMENT OUEST
ET ÉVITEMENT DE PLAN-LES-OUATES
(Projet de loi 4922)

TRACÉ APPROUVÉ PAR
LA COMMISSION DE DEVELOPPEMENT (NOV. 1979)

RÉSEAU ROUTIER EXISTANT

- Autoroute
- Route à grand débit
- Route principale
- Echangeur ou jonction

FUTUR RÉSEAU AUTOROUTIER FRANÇAIS

- Autoroute dont la construction est en cours
- Echangeur ou jonction dont la construction est en cours
- Autoroute dont la construction est projetée

CONTOURNEMENT OUEST
ET EVITEMENT DE PLAN-LES-OUATES

- Section à l'air libre
- Section en tunnel ou en tranchée couverte
- Echangeur ou jonction à créer ou à modifier
- Route principale à modifier ou à construire
- Carrefour à modifier
- Frontière nationale

- Quartiers d'habitation et d'activités denses Concentrations d'activités tertiaires
- Quartiers d'habitation à forte et moyenne densités
- Zones industrielles, dépôts
- Aéroport
- Lac et cours d'eau

tunnels souterrains, le paysage ne serait pas modifié. Il ont également insisté sur ses avantages pour le trafic de transit.

Cette solution a été étudiée très attentivement et comparée systématiquement au tracé par l'ouest par une commission du Grand Conseil genevois (Parlement du canton). Ses défauts sont nombreux et de différentes natures. Elle ne desservirait l'ensemble de l'agglomération que par l'intermédiaire des anciens quartiers des Pâquis et des Eaux-Vives, situés sur chacune des rives du lac et dont les voiries n'ont pas été conçues pour être des voies d'accès à une autoroute. Aucune des zones industrielles, génératrices du trafic de poids lourds, n'aurait de contact avec elle. Le tronçon de la traversée du lac proprement dit serait très attractif pour le trafic local ce qui poserait les mêmes problèmes de sécurité que les solutions par le centre de la ville. Le trafic en direction ou en provenance de la vallée de l'Arve est beaucoup moins important que celui en direction ou en provenance d'Annecy et de Nantua. Les atteintes aux sites et aux quartiers d'habitation seraient beaucoup plus graves que ne le supposaient les signataires de la pétition. Enfin son coût serait très élevé, de l'ordre du milliard de francs suisses.

Le contournement par l'ouest de l'agglomération a le mérite de desservir la plupart des nouveaux quartiers denses de l'agglomération et toutes les zones industrielles, qui les uns et les autres sont les grands générateurs de trafic, sans perturber la structure du réseau routier existant.Pour se rendre de la Suisse romande ou plus simplement de Genève à Paris par Mâcon, ou dans le Midi par Nantua et Lyon, l'itinéraire par le contournement est le plus court. Ces deux directions correspondent à la part la plus importante du trafic autoroutier. Le tracé passe suffisamment près des quartiers d'habitation pour qu'ils soient bien desservis mais suffisamment loin pour que les habitants n'en subissent pas la gêne. La campagne genevoise est riche en sites, et quel que soit le tracé, le passage du Rhône porte atteinte à un site. Le tracé le plus direct consiste à passer par la presqu'île de Loëx. Le Grand Conseil genevois a proposé de sauvegarder cette presqu'île qui représente aussi une pénétrante de verdure dans l'agglomération, et de dévier le tracé de l'autoroute en tunnel sous le village de Vernier (rive droite du Rhône, au sud-ouest de l'aéroport de Cointrin).

Pour effectuer son examen comparatif, la commission du Grand Conseil a retenu cinq critères : circulation, aménagement général du territoire, habitat et environnement, nature et sites, coûts. Avant de se prononcer, elle a incité l'administration à étudier l'impact et l'intégration paysagère de l'autoroute de contournement. Ces études devraient être effectuées ultérieurement dans le cours de la procédure mais leur absence inquiétait les communes et les habitants directement concernés qui l'ont fait savoir lors de l'enquête publique en insistant sur le fait que les plans mis à l'enquête montraient que l'on s'était préoccupé des passagers de l'autoroute et non pas des riverains. De ces études d'intégration, il est résulté un projet sensiblement modifié que le Grand Conseil chargé d'émettre un préavis à l'attention de l'autorité fédérale a adopté.

Ce préavis exprimé sous forme de loi a provoqué un référendum qui a abouti. Les citoyens devront donc l'approuver ou le refuser. Toutefois, seul le gouvernement fédéral étant autorité de décision selon le régime suisse des routes nationales, la position que prendra le corps électoral genevois gardera la portée limitée d'un préavis, non d'une décision.