

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 66 (1986)
Heft: 2

Artikel: Nouvelle liaison autoroutière franco-suisse à Genève
Autor: Knobel-Jomini, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886314>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Nouvelle liaison autoroutière franco-suisse à Genève

et à la décision du 26 août 1981 du Conseil fédéral, approuvant le projet général de cette route nationale.

La ceinture autoroutière de Genève est actuellement en construction. Le canton en assure la maîtrise d'ouvrage et participe à raison de 25 % de son coût, le reste, à savoir 75 %, étant financé par la Confédération. Le premier secteur qui longe l'aéroport de Cointrin est déjà partiellement en service jusqu'à

État actuel du réseau des routes nationales suisses et de la ceinture autoroutière genevoise

L'état d'avancement des routes nationales suisses à la fin de l'année 1985 est le suivant : sur les 1915 km au total, 72,3 % ou 1384 km sont en service et 151 km (7,8 %) sont en cours d'exécution. Dans le cadre du réexamen par les Chambres fédérales de certains tronçons contestés, le Conseil national a entre autres décidé l'achèvement de l'autoroute N 1 Genève - Zurich sur sa section encore en suspens de 34 km entre Yverdon et Morat. Quant au Conseil des États, il en débattit cet automne.

Que ce soit à Bâle, sur la rive gauche du Rhin, ou à Genève, le raccordement du réseau des autoroutes suisses et françaises correspond à un besoin pressant. Les routes transfrontalières actuelles sont en effet surchargées, puisqu'elles supportent non seulement un trafic régional important, mais aussi le trafic de transit international. Notons que les relations routières franco-suisse sont également en voie d'être améliorées à travers le Jura.

En 1977, nous décrivions dans cette même revue la manière dont les autoroutes suisses s'intégreraient aux réseaux européens et nous donnions un aperçu de la planification prévue à Genève. Les années se sont écoulées et il serait trop long de rappeler ici les différentes péripéties de mise au point du projet définitif de l'autoroute de contournement de l'agglomération genevoise par l'ouest, de Cointrin à St-Julien-en-Genevois, la N 1a (fig. 1). Des oppositions, des propositions de modifications et de nombreux combats politiques ont finalement abouti au vote positif de juin 1980 du peuple genevois



Figure 1: Autoroute de contournement de Genève par l'ouest (N 1 - N 1a), tronçon Le-Grand-Saconnex/Cointrin - frontière française à St-Julien-en-Genevois/Bardonnex.

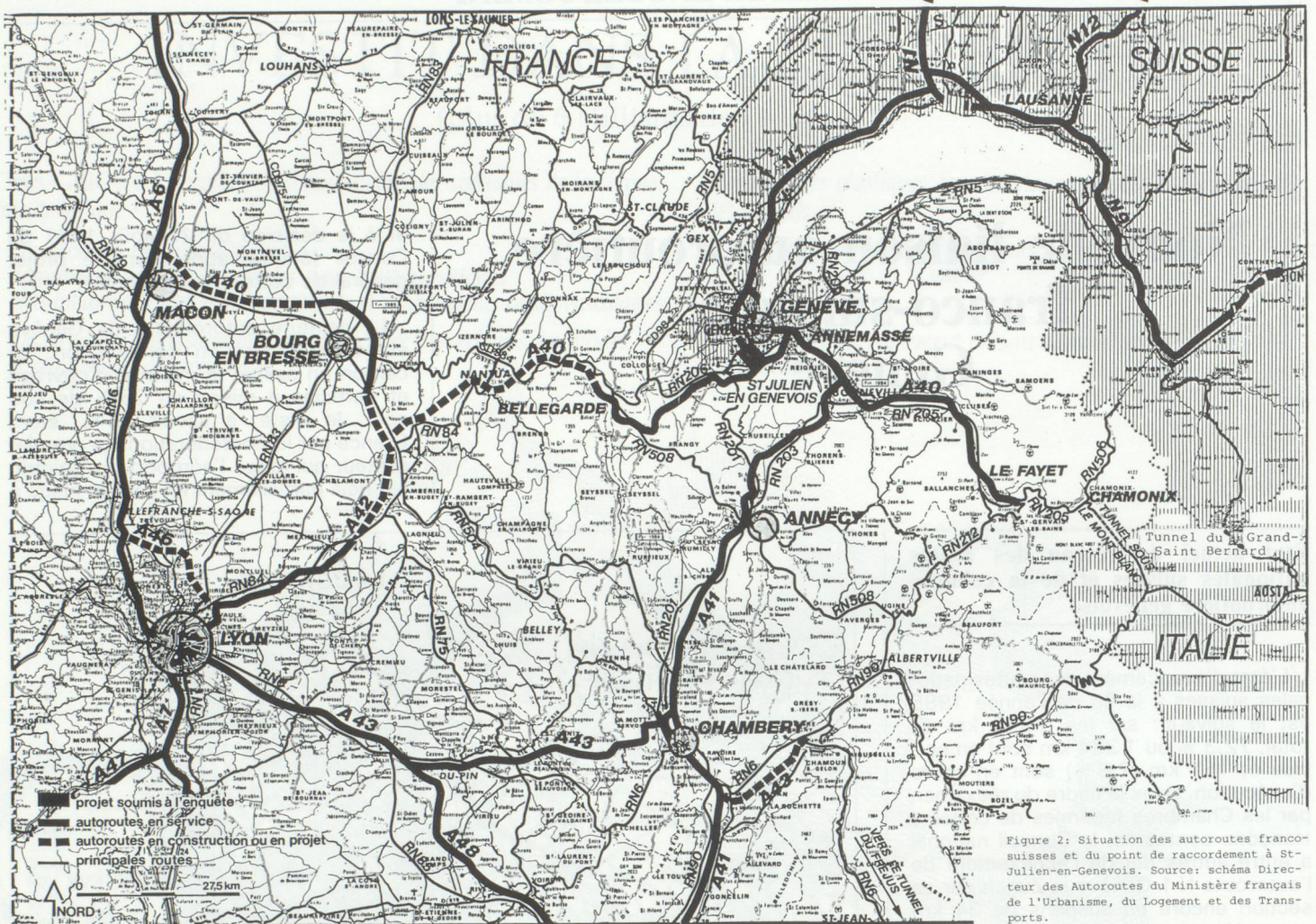


Figure 2: Situation des autoroutes franco-suisse et du point de raccordement à St-Julien-en-Genevois. Source: schéma Directeur des Autoroutes du Ministère français de l'Urbanisme, du Logement et des Transports.

la route de Meyrin (N 1-N 1a). Les travaux sont maintenant poursuivis activement entre la demi-jonction de Meyrin et la jonction de Bernex. A noter, en passant, que nos collègues français appellent les ouvrages de distribution du trafic autoroutier dans le réseau local des diffuseurs et non des jonctions.

Le grand tunnel sous Vernier, à 4 voies et long de 1,9 km, dit du « Canada », vient d'être adjudgé pour 126 millions de francs et les travaux commenceront en juillet 1986. Le principe de ce tunnel avait finalement été décidé par les autorités fédérales et cantonales afin de préserver l'environnement des zones vertes de la presqu'île de Loëx.

D'autres travaux spectaculaires se poursuivent actuellement au pont d'Aigues-Vertes, qui sera un ouvrage élégant de franchissement du Rhône, ainsi qu'à la tranchée couverte de Chèvres où l'autoroute sera en tunnel construit à ciel ouvert sur 400 m.

Quant à la partie au sud de Confignon, jusqu'à la frontière française à St-Julien-en-Genevois/Bardonnex, elle fera pro-

chainement l'objet d'une mise à l'enquête publique. L'élaboration du projet en a été retardée par des modifications apportées à l'échangeur de Perly et à la pénétrante de Plan-les-Ouates/Bachet de Pesay.

L'ensemble des 13,8 km de la N 1a tiendra compte dès sa conception des mesures d'intégration nécessitées par une lutte efficace contre le bruit et les diverses pollutions. Aux endroits les plus sensibles, elle sera enfouie sous terre : elle comprendra 4,6 km de parcours en souterrain. Ailleurs les zones d'habitation seront protégées du bruit par la configuration en tranchée. Cette conception écologique du tracé autoroutier est évidemment plus onéreuse. De ce fait, les coûts totaux entre Cointrin et Bardonnex sont actuellement estimés à 640 millions.

La mise en service de l'ensemble du contournement est prévue à l'horizon 1995. Cependant, le raccordement proprement dit entre l'autoroute française A 40 et la N 1a prévoit d'ores et déjà une ouverture partielle provisoire à la fin de l'année 1990 jusqu'à la route cantonale suisse de St-Julien-en-Genevois.

Les autorités françaises se sont déclarées d'accord de réaliser pour la même date leur barreau de raccordement A 401/A 40 long de 1,7 km et les nouvelles plateformes douanières.

Situation du côté français

En 1977, les incertitudes relatives au tracé des autoroutes françaises proches de la frontière ont été levées. En déclarant d'utilité publique la construction de la section de l'A 40 qui relie aujourd'hui Annemasse à Châtillon-en-Michaille via St-Julien-en-Genevois et Bellegarde, la France permettait de fixer définitivement le point du raccordement (fig. 2).

L'autoroute française A 40 Mâcon - Le Fayet, à laquelle se joindra également l'A 42 Lyon - Pont-d'Ain, placera donc Genève sur l'artère d'accès au tunnel du Mont-Blanc. Les travaux de nos collègues français sont impressionnants. Les techniques les plus modernes sont mises en œuvre pour franchir les obstacles topographiques et les difficultés géologiques très importantes dans cette région.

Le contournement autoroutier de Bourg-en-Bresse a été inauguré en juin 1985, la liaison Pont-d'Ain - Lac de Sylans devrait être ouverte cette année et l'ensemble Mâcon - Genève en 1989. Dans trois ans, le « verrou du Jura » aura donc sauté près de Nantua.

Les ouvrages du raccordement autoroutier franco-suisse

Grâce à des travaux préparatoires menés sur le plan technique par le Département des Travaux Publics de la République et Canton de Genève et la Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Savoie, les ouvrages prévus pour la liaison autoroutière franco-suisse ont pu être clairement définis (fig. 3).

L'accord franco-suisse relatif au raccordement des autoroutes entre Bardonnex (Genève) et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) a été récemment ratifié par les parlements des deux pays. Il fixe avec précision le point de franchissement de la frontière, le tracé en plan, la pente et le profil en travers de la liaison. Les États sont convenus de réaliser un viaduc de 377 m pour franchir la dépression de Bardonnex, les

voies SNCF, la RN 206 et une voie communale. Le coût de la construction de ce pont - dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par la France - et les frais d'entretien capitalisés seront répartis en proportion de la longueur qu'occupe l'ouvrage sur le territoire des deux pays : 63 % reviennent à la Suisse et 37 % à la France.

La partie de territoire suisse comprenant la dépression franchie par l'autoroute ainsi que le viaduc seront cédés à la France en vertu d'un accord particulier ultérieur prévoyant un échange de territoires.

Un arrangement conclu dans le cadre de la Convention du 28 septembre 1960 entre la Suisse et la France relatif aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route fixera le statut pour les deux parties. Les plateformes douanières seront donc construites simultanément par les deux pays sur leur territoire respectif.

Précisons enfin que le tronçon de liaison (barreau autoroutier français A 401) est attribué par concession à la Société française du Tunnel Routier sous le Mont-Blanc (STMB), société d'économie mixte qui exploite également la A 40 dans cette région.

Conclusion

Ainsi qu'il apparaît dans cette brève description, la réalisation d'une liaison autoroutière internationale n'est pas chose aisée dans notre Europe des patries. Surtout les passages transfrontaliers amènent à des collaborations entre différents organismes qui n'ont pas toujours la même vision des choses. A cela s'ajoutent les difficultés habituelles d'intégration paysagère, d'acquisition des terrains et des procédures malheureusement de plus en plus complexes.

Nous tenons à remercier ici deux personnes dont le dynamisme a grandement contribué à faire progresser le dossier : Monsieur Jean Berthier, Directeur des routes françaises à Paris et Monsieur Arthur Harmann, ingénieur cantonal à Genève.

Si les travaux peuvent avancer normalement, le nouveau raccordement autoroutier franco-suisse de Genève apportera dès 1991 une amélioration sensible des contacts routiers entre nos deux pays, une modification des itinéraires préférentiels entre Genève, Lyon et Paris, et un soulagement des régions urbaines sur le plan des nuisances.

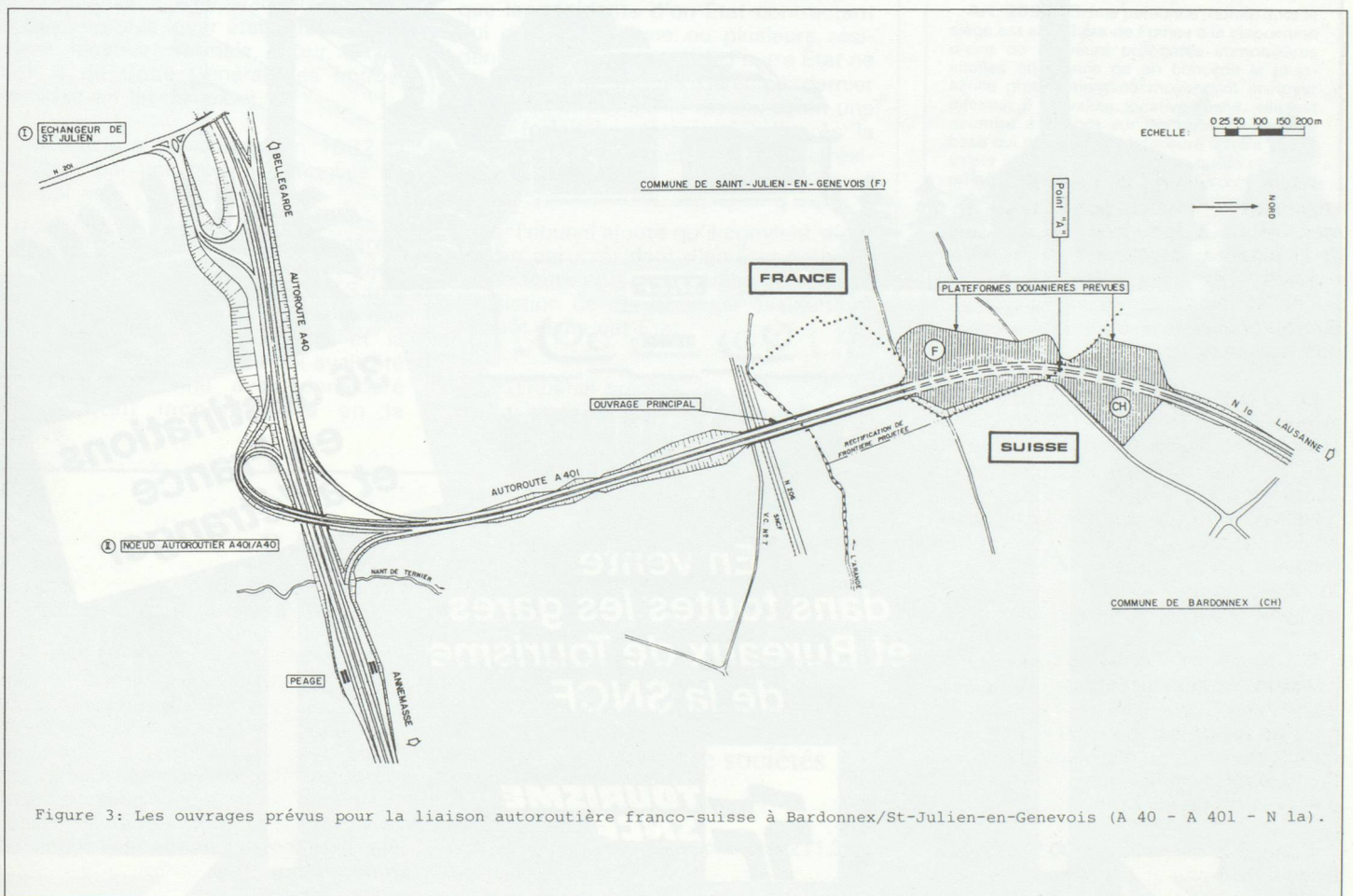


Figure 3: Les ouvrages prévus pour la liaison autoroutière franco-suisse à Bardonnex/St-Julien-en-Genevois (A 40 - A 401 - N 1a).