Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 119 (1993)

Heft: 14

Artikel: Le contournement de Genève dans le contexte du réseau des routes nationales suisses

Autor: Suter, Kurt

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78050

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: 06.08.2025

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

Le contournement de Genève dans le contexte du réseau des routes nationales suisses

Le réseau des routes nationales comprend 1855 km, dont 1480 km d'autoroutes. Sur ces 1480 km, 1164 sont en service, soit près de 80% du réseau autoroutier. Avec ses quelque 10 km, le contournement de Genève ne représente donc qu'une très petite partie de cet ensemble, mais il s'agit d'une section particulièrement importante à plusieurs titres.

Longue de 336 km, la route nationale N1 reliant Genève (frontière française) à St. Margrethen (frontière autrichienne) est en service sur 287 km. De l'extrémité du Léman à celle du lac de Constance, cette artère constitue ainsi l'épine dorsale du réseau routier du Plateau suisse, reliant les grands centres urbains que sont Genève, Lausanne, Berne, Zurich et, au-delà, Winterthour et St-Gall. A cet égard, il est donc impératif de tout mettre en oeuvre pour réaliser dans les meilleurs délais l'achèvement de ladite N1 entre Yverdon et Morat. C'est la volonté des autorités fédérales, et le vote des 6 et 7 mars 1993 sur le relèvement des droits d'entrée sur les carburants devrait permettre de la traduire dans les faits. Cependant, compte tenu des nombreux ouvrages d'art requis, souvent imposés par des impératifs de protection de la nature et du paysage, une mise en service avant le tournant du millénaire n'est guère envisageable. Dans cette perspective, outre l'amélioration bienvenue des conditions de circulation nationales et interrégionales qu'elle apportera, c'est à un autre niveau que se situe l'intérêt principal de l'ouverture du contournement de Genève.

Au-delà de son importante fonction nationale, la N1 joue en effet un rôle non négligeable dans l'écoulement des flux de circulation nord-sud en direction de la région Rhône-Alpes, du Sud de la France ou de l'Espagne. Il n'est, pour s'en convaincre, que d'observer les plaques d'immatriculation des véhicules se pressant en files serrées de Meyrin à Perly, aux périodes de vacances ou à l'occasion de longs week-ends. Si, jusqu'à présent, la N12 a pu partiellement suppléer au hiatus entre Yverdon et Morat - partiellement, parce que le trafic poids lourds continue d'emprunter très largement la route de la Broye - par contre, le petit contournement de Genève par la T104 (la tangente ouest, passant par le pont Butin et l'avenue des Communes-Réunies) ne permet pas d'écouler la circulation de transit dans des conditions satisfaisantes. De plus, ce mouvement de transit charge des routes en zone urbaine, où il entre en conflit avec les déplacements locaux. Dans cette optique, l'inauguration du contournement autoroutier de Genève prend toute sa signification, et si l'ouverture anticipée de la plateforme douanière de Bardonnex a constitué la première liaison autoroutière franco-suisse, on peut considérer que celle-ci ne sera complète et véritablement effective qu'avec la mise en service de la N1 entre la zone aéroportuaire de Cointrin et l'échangeur-jonction de Perly.

Enfin, comme à Zurich, Berne ou Lausanne, la N1 à Genève prétend à une troisième fonction comme liaison entre les différentes zones périphériques de la ville, en quoi elle devrait amener à délester la voirie urbaine d'un important volume de circulation. Même si cette dernière fonction n'est pas un élément essentiel dans le cadre du réseau des routes nationales, il s'agit d'une retombée bienvenue, voire souhaitée.

La liaison Cointrin-Perly ne constitue toutefois pas le point final dans la réalisation du contournement autoroutier de Genève. La construction et la mise en service de l'évitement de Plan-les-Ouates - qui reliera l'échangeur de Perly à la Voie Centrale avec une jonction vers la T104 et la T111 (la tangente est, qui relie le Bachet-de-Pesay au poste frontière de Thônex) - et dont les premiers chantiers devraient s'ouvrir prochainement, permettront mieux encore de résoudre les problèmes de circulation genevois. Mais comme nous l'avons dit, cette dernière liaison genevoise ne constitue pas encore l'ultime étape de la réalisation de la N1, le maillon manquant entre Yverdon et Morat étant une priorité absolue. Et, au delà de la N1, c'est l'ensemble des routes nationales qu'il convient de terminer au plus vite: desserte du pied du Jura par la N5 et des régions périphériques avec la N16, soit la Transjurane, ou encore la N9, entre Sierre et Brigue, liaison avec le réseau autoroutier français et traversée de Bâle, évitement sud de Zurich...

Quel chemin parcouru depuis le début des années soixante et quelles améliorations des conditions de circulation! Reste que ce n'est qu'une fois complètement achevé que le réseau des routes nationales pourra entièrement remplir son rôle, soit assurer l'écoulement du trafic international, national et interrégional, faciliter la circulation dans les grands centres urbains ainsi que leur accessibilité, améliorer la desserte des régions périphériques et favoriser par là le développement économique.

Kurt Suter,
Directeur, Office fédéral des routes