Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 14

Artikel: L'impact des routes nationales sur le territoire du canton de Genève
Autor: Harmann, Arthur
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78051

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: 11.01.2026

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

L'impact des routes nationales sur le territoire du canton de Genève

L'ouverture au trafic de l'autoroute de contournement est l'occasion de rappeler que Genève a fait oeuvre de pionnier en matière d'autoroute, puisque la décision de construire l'axe Genève-Lausanne (N1) a été prise en 1958, avant même la promulgation de la loi fédérale sur les routes nationales (8 mars 1960).

Cet ouvrage a été réalisé à l'époque conjointement avec l'Etat de Vaud, dans le délai imparti, pour être ouvert à la circulation à l'occasion de l'Exposition nationale de Lausanne en 1964.

Depuis lors, force est de constater a posteriori que, sous réserve de quelques petites adaptations liées à la desserte de la zone aéroportuaire, le réseau des routes nationales sur le territoire du canton de Genève n'a pas évolué de manière significative jusqu'en 1980.

On ne peut, rétrospectivement, que s'en réjouir, puisque les principes d'aménagement du réseau autoroutier des années 60 auraient impliqué l'intrusion de l'autoroute jusqu'au centre ville, ce qui se serait traduit par une artère empruntant les rives du lac, puis du Rhône, dénaturant à coup sûr la structure urbaine.

C'est finalement après de multiples études qu'un tracé «périurbain» par l'ouest de l'agglomération genevoise a été retenu, assurant l'irrigation du centre ville par l'intermédiaire des principales artères radiales.

La montée de la sensibilité écologique durant les années 70 a joué un rôle déterminant sur l'évolution de ce projet autoroutier. Ainsi, avant même l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur la protection de l'environnement et de ses diverses ordonnances d'application (OPair, OPB, OEIE, etc.), l'étude du projet général de la section 8, conduite par un groupe de travail multidisciplinaire, a pris en compte les contraintes environnementales. Le profil en long de l'autoroute, prévu initialement en surface, voire même en viaduc dans la plaine de l'Aire, a été progressivement abaissé.

Lors de la phase parlementaire consacrée au choix d'un projet, celui-ci a abouti à une solution de passage en souterrain dans les zones les plus sensibles (villages de Vernier et de Confignon, zones d'Aigues-Vertes et Loëx).

C'est enfin l'étude de l'aménagement paysager de l'autoroute qui a permis d'assurer son intégration dans le paysage, grâce à la «végétalisation» des importants talus et à la restitution à l'agriculture des espaces situés sur les tranchées couvertes.

Un soin particulier a été apporté à la sauvegarde des précieuses matières premières que sont la terre végétale, la sous-couche arable et l'humus forestier, qui, après un stockage approprié, ont été scrupuleusement remises en place pour permettre la reprise de la végétation.

Enfin, il ne faut pas oublier que la vocation première de ce contournement est d'assurer la liaison entre les réseaux autoroutiers suisse et français et de garantir simultanément le raccordement entre le Sud et le Nord de l'Europe.

Pour illustrer la croissance rapide de ces réseaux autoroutiers, il faut rappeler qu'en 1960, on pensait encore en Suisse que «pour le moment, le réseau des autoroutes suisses n'aura pas de prolongement au-delà de la région genevoise, puisque rien ne fait encore prévoir qu'une autoroute française aboutira prochainement dans le voisinage de Genève, pour se raccorder au réseau suisse».

Dans l'intervalle, les événements se sont précipités en France, à la suite de l'octroi de concessions pour la construction des autoroutes. Le réseau autoroutier s'est alors développé de manière spectaculaire, particulièrement dans la région Rhône-Alpes, à proximité de Genève. Ce sont maintenant trois autoroutes françaises qui prolongent l'autoroute de contournement de Genève, en direction du tunnel sous le Mont-Blanc et de l'Italie (A40 Est), en direction de Mâcon et de Paris, ainsi que de Lyon et de la vallée du Rhône (A40 Ouest) et enfin en direction d'Annecy, Grenoble, puis du Sud de la France (A41).

Avec l'ouverture à la circulation de la section 8, le canton de Genève a réalisé 23,9 km de routes nationales, soit environ 88% du réseau prévu. Il reste encore à construire l'évitement de Plan-les-Ouates, d'une longueur de 3,3 km. Les travaux préliminaires de cet aménagement ont d'ores et déjà été entrepris et son achèvement est prévu avant la fin de ce siècle.

Que l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs des nombreux bureaux d'études et entreprises qui ont contribué à la réalisation de cet important ouvrage et dont le présent numéro de *IAS* publie des articles techniques, soient vivement remerciés de leur engagement et la qualité de leurs prestations.

Arthur Harmann, Ingénieur cantonal
Département des travaux publics, Genève