

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 50 (1970)
Heft: 3: La région Rhône-Alpes et la Suisse

Artikel: La liaison routière Lyon-Genève
Autor: Krau, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887943>

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: 14.01.2026

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

LA LIAISON ROUTIÈRE LYON-GENÈVE

E. KRAU

Elle constitue également un des grands axes de pénétration du Centre Europe vers la façade atlantique, grâce à son prolongement sur Saint-Étienne et Clermont-Ferrand, avec éclatement vers Nantes ou Bordeaux.

Cet axe Lyon - Genève a donc une importance économique considérable et on est amené naturellement à se poser deux questions :

Pourquoi n'a-t-il pas encore été aménagé et quand le sera-t-il?

Nous nous proposons d'apporter ici quelques éléments de réponse.

II. — LA SITUATION ACTUELLE

La liaison routière Lyon - Genève est aujourd'hui assurée par la RN 84 de Lyon à Collonges où deux entrées sur Genève sont possibles :

- la RN 84 au Nord qui dessert Cointrin;
 - la RN 206 au Sud qui rejoint Saint-Julien, puis la N 1 en territoire Suisse.

Cet itinéraire est long de 156 kilomètres, mesuré de centre à centre.

LIAISON LYON GENEVE

- Route actuelle
- Autoroute en service
- Autoroute projetée à court terme
- - - Autoroute projetée à long terme

Echelle : 1/500 000

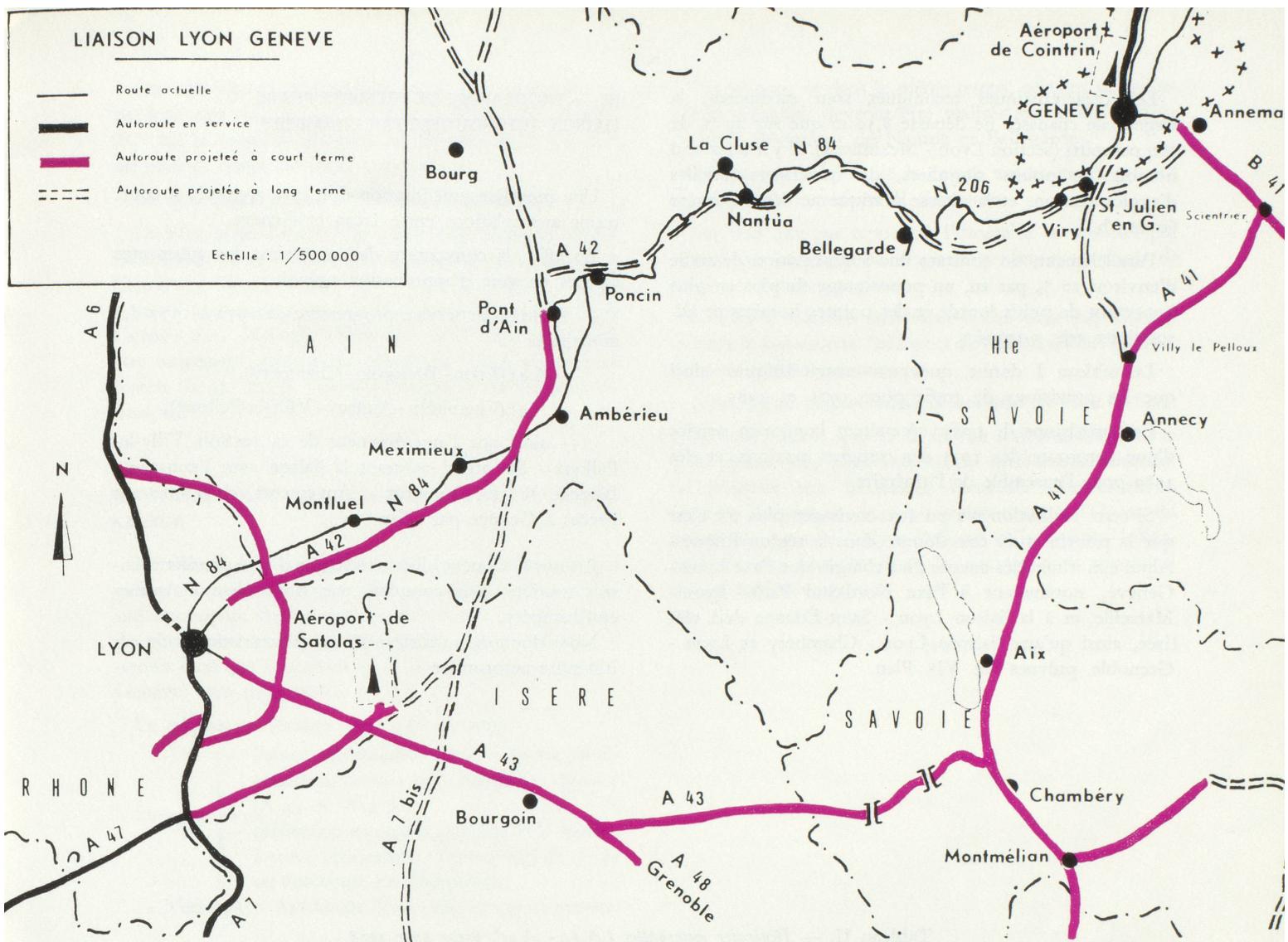


Tableau I. — Itinéraire actuel Lyon - Genève (RN 84)

SECTION	Longueur en km/h	Vitesse pratique en km/h	TRAFFIC			Pourcen- tage de poids lourds	OBSERVATIONS	
			Moyenne journalière annuelle		1975	1985		
			en 1969					
LYON - MEXIMIEUX . . .	35	60	8 410	13 400	26 000	9,3 %	RN 84	
MEXIMIEUX - NEUVILLE- SUR-AIN	28	65	5 560	8 400	17 000	23 %	par RN 84 A, RN 75 et CD 36	
NEUVILLE-SUR-AIN - NAN- TUA	26	65	6 580	10 000	20 000	18 %	RN 84	
NANTUA - BELLEGARDE - SAINT-JULIEN	58	60	6 760	10 500	21 000	15,5 %	RN 84 - RN 206	
SAINST-JULIEN-EN-GENE- VOIS - GENÈVE . . .	9	30	6 209	11 000	24 000		N 1 (Suisse)	

Longueur totale : 156 km. Temps de parcours moyen : 2 h 40, ce qui est vraiment excessif et justifie à lui seul un aménagement complet de cet itinéraire.

Les caractéristiques techniques sont médiocres; la largeur de chaussée ne dépasse 8,50 m que sur 20 % de son parcours (section Lyon - Meximieux). Il y a un grand nombre de points singuliers, de traversées difficiles d'agglomérations et la vitesse pratique ne dépasse guère 60 km/h.

Parallèlement, on constate une augmentation de trafic d'environ 10 % par an, un pourcentage de plus en plus important de poids lourds et des pointes horaires et saisonnières très marquées.

Le tableau I donne quelques caractéristiques ainsi que les prévisions de trafic pour 1975 et 1985.

Ces prévisions de trafic nécessitent la mise en service d'une autoroute dès 1975 sur certaines sections, et dès 1980 pour l'ensemble de l'itinéraire.

Si cette réalisation n'a pu être envisagée plus tôt c'est que la priorité a dû être donnée dans la région Rhône - Alpes aux itinéraires encore plus chargés que l'axe Lyon - Genève, notamment à l'axe Nord-Sud Paris - Lyon - Marseille, et à la liaison Lyon - Saint-Étienne déjà réalisée, ainsi qu'aux liaisons Lyon - Chambéry et Lyon - Grenoble prévues au VI^e Plan.

III. — PROGRAMME DE PREMIÈRE PHASE LIAISON AUTOROUTIÈRE PAR CHAMBERY

Une première amélioration doit être apportée à court terme aux relations entre Lyon et Genève.

En effet, la convention de concession des autoroutes alpines en voie d'approbation prévoit :

— La mise en service progressive de 1974 à 1977 des autoroutes :

- A 43 (Lyon - Bourgoin - Chambéry).
- A 41 (Chambéry - Annecy - Ville-le-Pelloux).

— ainsi que l'aménagement de la section Villy-le-Pelloux - Scientrier, assurant la liaison avec l'autoroute Blanche B 41. Chamonix - Annemasse, et permettant l'accès à Genève par l'Est.

En 1978, Genève disposera donc d'une première liaison routière quasi-complète par Annemasse - Annecy et Chambéry.

Nous donnons au tableau II les caractéristiques de cet itinéraire autoroutier :

Tableau II. — Itinéraire autoroutier (A 43 - A 41) prévu pour 1978

AUTOROUTE	SECTION	LONGUEUR en km	VITESSE DE BASE	VITESSE PRATIQUE	CARACTÉ- RISTIQUES	OBSERVATIONS
			en km/h			
A 43	LYON - BOURGOIN - Échangeur RN 75 ..	54	140	120	2 × 3 voies	en 1 ^{re} phase chaussée unique de 10,50 m
	Échangeur RN 75 - CHAMBÉRY	34	100	90	2 × 2 voies	
A 41	CHAMBÉRY - ANNECY - VILLY-LE-PELLOUX .	44	140	120	2 × 2 voies	en 1 ^{re} phase chaussée unique de 10,50 m
	VILLY - LE - PELLOUX - SCIENTRIER	24	100	90	2 × 2 voies	
Autoroute Blanche CHAMONIX - ANNEMASSE .	SCIENTRIER - ANNEMASSE	11	100	90	2 × 2 voies	
N 41 (Suisse)	ANNEMASSE - GENÈVE .	7		30		

Longueur totale : 147 km. Temps de parcours moyen : 1 h 50.

On voit que si la longueur totale est augmentée de 18 km, soit 11,5 % par rapport à l'itinéraire normal (RN 84) le temps de parcours est diminué de 50 mn, soit un gain de temps de 30 % environ.

Ce sera donc là une amélioration appréciable.

De plus, sensiblement à la même date : sera en service l'autoroute A 41 : Genève - Grenoble, par Annecy et Chambéry, appelée très vite à être prolongée jusqu'à Valence, qui assurera une liaison autoroutière directe de Genève vers Marseille, l'Espagne et l'Italie, et devrait être largement amorcée au départ de Lyon, l'autoroute directe A 42. Lyon - Genève comme il est indiqué ci-dessous.

IV. — AUTOROUTE A 42 LYON-GENÈVE PAR PONT-D'AIN-NANTUA

En raison de l'impossibilité de tout entreprendre en même temps dans la région Rhône - Alpes et de la nécessité impérieuse de solutionner en priorité les problèmes de circulation au départ des grands centres urbains, il semble bien que la réalisation de l'autoroute A 42 (Lyon - Genève) sera progressive.

La séquence suivante peut être envisagée :

- liaison autoroutière Lyon - Genève provisoirement assurée par Chambéry - Annecy (A 43 et A 41).
- 1978 { réalisation au moins partielle de la section Lyon - Meximieux - Pont-d'Ain de A 42 en autoroute de dégagement.
- Vers 1985 - Autoroute A 42 entièrement en service.

Par ailleurs, et dans le même temps, certains aménagements sectoriels devront être réalisés sur la RN 84 (par exemple déviations de Nantua et Bellegarde).

Les caractéristiques de la future autoroute A 42 sont données dans le tableau III ci-dessous.

On voit que par rapport à l'itinéraire autoroutier par Chambéry, on gagne en longueur 31 km et en durée de trajet 10 minutes environ.

L'accès à Genève par Saint-Julien doit par ailleurs faciliter la liaison avec l'aéroport de Cointrin, ainsi qu'avec l'autoroute de Lausanne.

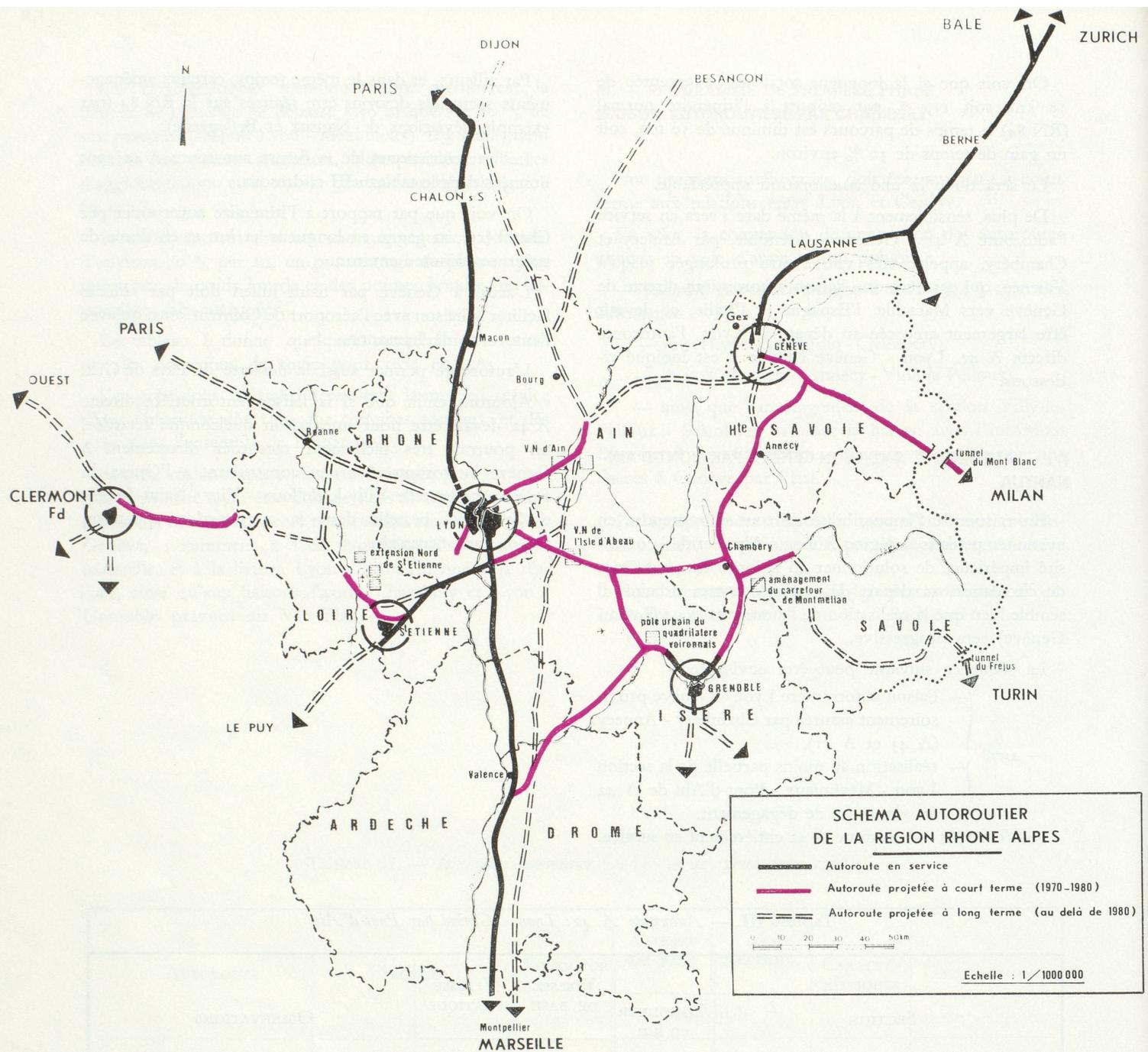
L'autoroute permet aussi la desserte du Pays de Gex.

Ajoutons enfin que si la liaison autoroutière directe A 42 devait être pour une raison quelconque retardée, on pourrait très facilement raccorder directement à Genève l'autoroute A 41 en construisant à l'Ouest du Salève une bretelle Villy-le-Pelloux - Viry - Saint-Julien-en-Genevois, bretelle dont la construction apparaîtra tôt ou tard nécessaire.

**

Tableau III. — Autoroute A. 42: Lyon - Genève par Pont-d'Ain

SECTION	LONGUEUR en km	VITESSE DE BASE	VITESSE PRATIQUE	OBSERVATIONS
		en km/h		
LYON - MONTLUEL - AMBERIEU	42	140	120	Autoroute de dégagement Section à réaliser en priorité
AMBERIEU - PONT-D'AIN	11	140	120	Tronçon commun avec axe Nord-Sud-BOURG - VALENCE
PONT-D'AIN - NANTUA - BELLEGARDE - VIRY	76	100	90	Zone de relief difficile ou très difficile Caractéristiques réduites
VIRY - SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS - GENÈVE	14		40	Entrée à GENÈVE par route n° 1
Longueur totale : 143 km Temps de parcours moyen : 1 h 40 mn				



SCHEMA AUTOROUTIER DE LA REGION RHONE ALPES

- Autoroute en service
- Autoroute projetée à court terme (1970-1980)
- - - Autoroute projetée à long terme (au delà de 1980)

0 10 20 30 40 50 km

Echelle : 1/1000 000

En conclusion, l'autoroute Lyon - Genève, outre son rôle de liaison entre deux métropoles, est une des principales liaisons autoroutières Est-Ouest européennes. Sa réalisation, dès à présent reconnue nécessaire, est à prévoir d'urgence, et à réaliser sans doute de manière progressive.

Elle s'inscrit dans un ensemble autoroutier alpin qui va prendre toute sa dimension dans les prochaines années à venir, et figure en bonne place au nouveau schéma

directeur des liaisons routières et autoroutières de juin 1970.

Elle doit permettre enfin le développement du Pays de Gex, lié lui-même à l'expansion de Genève.

En raison de l'importance que Lyon et Genève attachent à la réalisation de cette autoroute, il est permis de penser que le programme esquissé ci-dessus puisse être encore accéléré et, pour notre part, nous le souhaitons vivement.