

L'axe international Paris-Genève-Rome bientôt entièrement autoroutier en France

Autor(en): **Chabert, Marc**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **60 (1980)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887079>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'axe international Paris-Genève-Rome bientôt entièrement autoroutier en France

La Société du Tunnel sous le Mont-Blanc, déjà concessionnaire du Tunnel sous le Mont-Blanc et de l'Autoroute Blanche de Genève au Fayet, s'est vue confier la réalisation de la section Annemasse-Chatillon, longue de 50 kilomètres, de l'autoroute A 42.

La Société poursuit ainsi son effort pour améliorer l'écoulement du trafic international entre Paris-Genève et Rome. Ainsi, la partie française de l'axe Paris-Genève-Rome sera bientôt entièrement autoroutière. En effet, les derniers tronçons à réaliser sont l'autoroute Mâcon-Nantua-Chatillon-Annemasse (140 km) et l'aménagement en voie express de 11 kilomètres entre le Fayet et le tunnel sous le Mont-Blanc.

La Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Savoie est chargée de l'aménagement de la voie express.

Ces travaux ont débuté par la construction de 3 viaducs d'une longueur totale de 2200 m.

La construction du tronçon Mâcon-Genève est partagée entre la Société du Tunnel sous le Mont-Blanc et la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône.

Les études et les acquisitions de terrains sont en cours sur la partie Mâcon-Chatillon concédée à la Société Paris-Rhin-Rhône.

Les travaux sont déjà avancés à près de 40% sur la partie Chatillon-Genève concédée à la S.T.M.B. qui en assure le financement. La mise en service de cette section est prévue pour la fin de l'année 1981.

*
**

La construction rapide de l'axe Mâcon-Genève que constituent les autoroutes A 42 et F 42 est nécessaire aussi bien pour de grandes liaisons internationales que pour les relations régionales et locales.

Les débouchés de Genève vers l'Ouest sont actuellement rendus très difficiles par la barrière que constitue le Jura.

L'autoroute A 42, en franchissant le Jura, ouvrira l'économie Haute-Savoie et celle du Genevois en direction du Centre, de l'Ouest de la France et en particulier vers Lyon.

L'accès des Genevois à l'autoroute A 42 se fera à la mise en service de la Section Annemasse-Chatillon à Val-lard, sur l'Autoroute Blanche qui sera raccordée à A 42 par un nœud autoroutier, sur la commune d'Étrembières.

Pour faciliter cet accès, il est prévu de plus, si le contournement autoroutier de Genève par l'Ouest se réalise, une jonction entre ce contournement et A 42 au niveau de Bardonnex-Saint Julien.

L'aménagement de cet accès doit faire l'objet d'un avenant à la concession de la S.T.M.B. pour fixer l'échéancier et les conditions financières de la réalisation de ce nœud autoroutier qui présente un intérêt certain pour le Genevois.

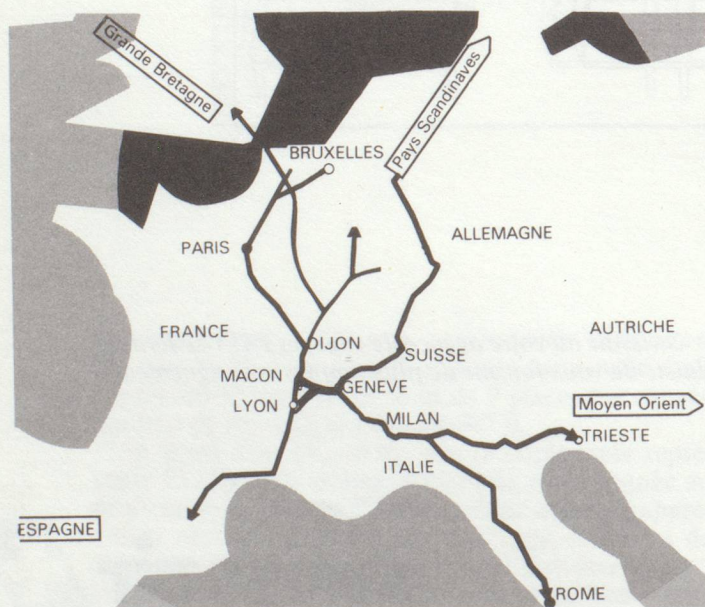
LES TRAVAUX SONT DÉJÀ RÉALISÉS À 40% D'ANNEMASSE À CHATILLON.

La section Annemasse-Chatillon, longue de 50 kilomètres, comporte :

- 3 ouvrages exceptionnels :
 - le tunnel du Vuache long de 1 400 m,
 - le viaduc de Bois d'Arlod long de 250 m,
 - le viaduc de Bellegarde long de 1050 m.
- 4 échangeurs :
 - le raccordement à Étrembières avec l'Autoroute Blanche donnera accès à Genève et Annemasse et l'Autoroute Blanche,
 - l'échangeur de Saint-Julien raccordera A 42 à la RN 201 (Annecy-Saint Julien),
 - l'échangeur d'Éloise raccordera A 42 à la RN 508 (Annecy-Bellegarde),
 - l'échangeur de Bellegarde.

En 1981, l'autoroute se terminera provisoirement à Chatillon avec un raccordement sur la RN 84, en direction de Nantua.

Il est prévu ultérieurement la réalisation du nœud autoroutier A 42/C 41 vers Genève à Saint-Julien en liaison avec l'autoroute contournant Genève par l'Ouest.



CARTE DU RESEAU AUTOROUTIER REGIONAL

Mâcon - Pont d'Ain
55 km

Châtillon - Annemasse
ouverture = 1981

Annemasse - le Fayet
58 km

Le Fayet - Les Houc
11 km

Pont d'Ain - Châtillon
42 km

ouverture 1980

Les Houches - Tunnel
du Mont-Blanc 10 km

Pont d'Ain - Lyon
50 km



● Une aire de service (essence, restaurant, parking) est prévue à Valleiry.

● Déroulement général des travaux

Les travaux ont débuté à la fin de l'année 1978 par des déboisements, déplacements de réseaux et la construction des ouvrages de rétablissement des liaisons importantes (voie ferrée, route nationale et chemins départementaux principaux) préalablement aux travaux autoroutiers proprement dits, de façon à ce que le chantier ne gêne pas cette circulation.

Les travaux de terrassements, des ouvrages courants non prioritaires, du viaduc de Bellegarde et du tunnel du Vuache ont débuté au second semestre 1979.

Le viaduc de Bois d'Arlod et la préparation des matériaux de chaussée seront engagés en 1980, tandis que la réalisation des chaussées et des équipements le seront en 1981, de façon à pouvoir ouvrir l'autoroute à la fin de l'année 1981.

Travaux en cours sur le tronçon Annemasse-Saint Julien

La section Annemasse-Saint Julien est caractérisée par le peu de place restant pour faire passer l'autoroute entre la frontière, la route nationale, la voie ferrée et le Salève, en tenant compte de l'urbanisation.

Les travaux de terrassements sont avancés à plus de 60 % sur cette section.

On a profité de la construction de l'autoroute pour rétablir la route nationale au-dessus de l'autoroute en supprimant le passage à niveau des Eaux Belles qui constitue un goulot d'étranglement pour le trafic routier.

Entre Étrembières et Bossey, l'autoroute longe les carrières du Salève pour éviter au maximum l'urbanisation.

Il a fallu réaliser des tranchées et des remblais dans des zones remodelées par les carrières. Les bons matériaux extraits par les carriers pour être, en grande partie, utilisés en Suisse, avaient été remplacés par des produits de décharges provenant de Suisse. De sorte que pour construire l'autoroute, il a fallu extraire ces décharges, trouver des dépôts pour ces matériaux et extraire de bons matériaux pour assurer une fondation correcte à l'autoroute alors qu'à l'origine, le terrain en place aurait constitué une bonne assise pour l'autoroute.

Les matériaux à mettre en dépôts ont été disposés de façon à cacher au maximum l'autoroute lorsque la place disponible le permettait.

A Bossey, le site est particulièrement exigü : l'autoroute passe entre le parvis de l'église et la voie ferrée (cf. photo).

Le projet initial a été aménagé pour ne pas toucher au parvis de l'église. Le mur de pierre servant de soutènement au parvis qui a dû être partiellement démonté pendant les travaux, sera reconstruit à l'identique, avec les mêmes pierres.

La plate-forme de l'autoroute est située quatre mètres au-dessus de la voie ferrée et six mètres au-dessous

des fondations du mur de soutènement du parvis de l'église. Il a fallu d'abord réaliser un mur côté église avant d'enlever, sur 6 mètres, les matériaux pour arriver au niveau de la plate-forme autoroutière. Ce mur a été fait en béton moulé dans le sol sablonneux. Le mur a ainsi une couleur proche de celle du terrain avec des irrégularités et des aspérités. Ceci donne une meilleure intégration au site qu'un mur de béton lisse et gris. Il est prévu de planter dès cette année, une végétation retombant le long du mur pour le couvrir le plus rapidement possible. L'aménagement en cours sera prolongé par un mur anti-bruit pour protéger les habitations du village. L'aménagement paysager sera mis en place dès cet automne.

A Collonges, l'autoroute emprunte la seule trouée dans l'urbanisation de la commune qui est ainsi franchie en tranchée.

L'aménagement sera complété par des protections anti-bruit sous forme de buttes de terre et de murs.

Travaux en cours sur le tronçon Saint-Julien-Chatillon

Pour rejoindre Chatillon à partir de Saint-Julien, il faut franchir la montagne du Vuache. En effet, il n'est pas possible, pour l'autoroute, d'emprunter le passage de Fort l'Ecluse comme le fait la route nationale. Le tracé est beaucoup trop sinueux et les ouvrages importants qu'il faudrait réaliser (viaduc et tunnel) devraient être fondés dans des terrains non stabilisés dont le lent mouvement d'ensemble ne peut être arrêté. C'est pourquoi le tracé retenu franchit la montagne du Vuache par un tunnel de 1 400 m avec les deux tubes comportant chacun une chaussée de l'autoroute.

Pour arriver au tunnel, l'autoroute monte à flanc de coteau avec des chaussées décalées en niveau, ce qui permet une meilleure intégration dans le paysage.

Les travaux du tunnel se déroulent normalement. Une galerie de reconnaissance de 550 m avait été percée en 1977 à partir de l'extrémité située du côté de Saint-Julien pour reconnaître les zones géologiques les plus délicates.

Le percement des deux tubes est commencé à partir de l'entrée, côté Bellegarde. Le percement s'effectue en deux phases : extraction de la demi-section supérieure (appelée calotte) puis extraction de la demi-section inférieure. La calotte est maintenant percée sur 900 m, de sorte que la galerie de reconnaissance a été rejointe et que l'extraction s'effectue maintenant à partir de l'entrée côté Saint-Julien. Le matériel utilisé pour la perforation se compose d'un jumbo à 3 bras de perforation et un jumbo à 2 bras. Le bétonnage de la voûte commencera au mois de juillet 1980 (cf. photo).





Du tunnel du Vuache à Chatillon, les travaux de terrassements sont en cours, mais ils n'ont débuté qu'à la fin de l'automne 1979, de sorte qu'ils sont moins avancés qu'entre Annemasse et le Vuache.

Près de l'échangeur d'Eloise, sera situé le centre d'entretien chargé de la surveillance de l'ensemble de l'autoroute et en particulier du tunnel, avec l'aide, pour ce dernier, d'un réseau de télévision.

Avant de franchir le Rhône, à Bellegarde, il a fallu prévoir un viaduc de 250 m à Bois d'Arlod car le terrain y

est instable et les risques de glissement ne sont pas nuls. De sorte qu'il s'est avéré impossible de passer cette zone avec des terrassements normaux comportant des remblais. Le viaduc sera fondé sur des pieux de 30 m de profondeur entourés de viroles de 20 m de profondeur formées d'anneaux de 8 m de diamètre. Ces anneaux pourront se déplacer avec le terrain sans que les pieux servant d'appui à l'ouvrage ne soient affectés par les mouvements du sol. Les travaux de cet ouvrage doivent débuter au mois de mai 1980.

A deux cents mètres du viaduc de Bois d'Arlod débutent les travaux du viaduc de Bellegarde, long de 1 050 m.

Ce viaduc comporte des piles de 60 m de haut pour franchir le Rhône et une travée centrale d'une portée de 130 m.

Le photomontage ci-dessous montre l'aspect qu'aura ce viaduc dans le site de Bellegarde. Le pont actuel sur le Rhône pour aller de Bellegarde à Annecy, se devine sous le viaduc et donne ainsi une idée de l'échelle.

Cet ouvrage est construit par encorbellement avec des éléments appelés voussoirs pesant jusqu'à 75 tonnes. Ces éléments sont préfabriqués sur une aire spéciale près de Bellegarde. Les éléments sont ensuite transportés sur le chantier pour être mis en place par un engin de levage.

Cet engin est un portique de près de 40 m de large et de haut qui enjambe le futur viaduc pour pouvoir mettre en place les éléments. Ce portique roule sur des rails qu'il met en place lui-même à l'avancement.

Les travaux sont aussi en cours à Chatillon où l'autoroute se raccorde provisoirement à la RN 84 en direction de Nantua, en attendant que la Société Paris-Rhin-Rhône mette en service la section Chatillon-Pont d'Ain qui comporte de nombreux ouvrages exceptionnels, tels que viaducs ou tunnels.

*
* *

Dans un peu plus de 18 mois, le trafic Poids Lourds ne sera plus une nuisance pour les communes situées le long de la route nationale entre Chatillon et Annemasse.

Avec l'ouverture, à la fin de l'année 1981, du tronçon Annemasse-Chatillon, 120 kilomètres d'autoroute donneront accès au tunnel du Mont-Blanc. Quelques années plus tard, la jonction complète avec l'autoroute Paris-Lyon à Mâcon sera assurée. Genève ne sera plus qu'à une heure de Mâcon et de Lyon.

