

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 49 (1969)  
**Heft:** 3: Liaisons routières

**Artikel:** Genève-Grenoble l'autoroute A41  
**Autor:** Dumas, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888078>

### **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:** 02.04.2025

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

# Genève - Grenoble

## L'autoroute A 41

Pierre DUMAS

*Ancien Ministre*

*Maire de Chambéry*

Telle qu'elle est assurée actuellement par la R.N. 201, la R.N. 6 et la R.N. 90, la liaison routière entre Genève-Annecy-Chambéry et Grenoble est un anachronisme. Dans cette région où les échanges européens et un prodigieux développement du Tourisme suscitent une circulation intense, qui a doublé entre 1960 et 1968, cet itinéraire est fait d'une chaussée de moins de 7 mètres de largeur sur 60 % de sa longueur, soit sur 90 kilomètres; sur 47 kilomètres, il comporte des rampes de plus de 3 % avec, localement, des passages de 6 à 8 %.

Mais si cette autoroute A 41 occupe une position privilégiée dans le réseau international, ainsi que le montre la carte ci-après, elle apparaît aussi comme l'artère indispensable à la vie et au développement propre des cités qu'elle traverse. Les chiffres le montrent : pour les voitures particulières, 82 % du trafic d'échange se fait, à Grenoble, avec le département de l'Isère, 80 % à Chambéry avec la Savoie, 85 % à Annecy avec la Haute-Savoie. Or, les quatre villes de Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble sont précisément caractérisées par des taux d'accroissement de population exceptionnellement élevés. Ainsi, les pointes dues au tourisme d'été et au trafic urbain atteignent-elles 20 à 25 000 véhicules-jour à quelques kilomètres d'Annecy, Aix-les-Bains ou Chambéry et 16 000 véhicules-jour dans la trop fameuse côte d'Alby.

C'est dire combien la réalisation qui va enfin être entreprise était nécessaire et avec quelle joie nous l'accueillons.

Certes, il n'était pas aisé de faire passer une autoroute selon cet itinéraire. Les difficultés étaient nombreuses : une topographie contraignante, des sols hétérogènes du

point de vue géologique, des villes implantées dans des cuvettes naturelles que l'on ne peut pas toujours éviter. Il fallait aussi tenir compte des futurs développements urbains, éviter des zones de culture intéressante (vignobles par exemple), franchir un grand nombre de voies ferrées.

Au prix d'un énorme travail, les Services de l'Équipement ont su résoudre ces problèmes en collaboration avec toutes les collectivités locales concernées.

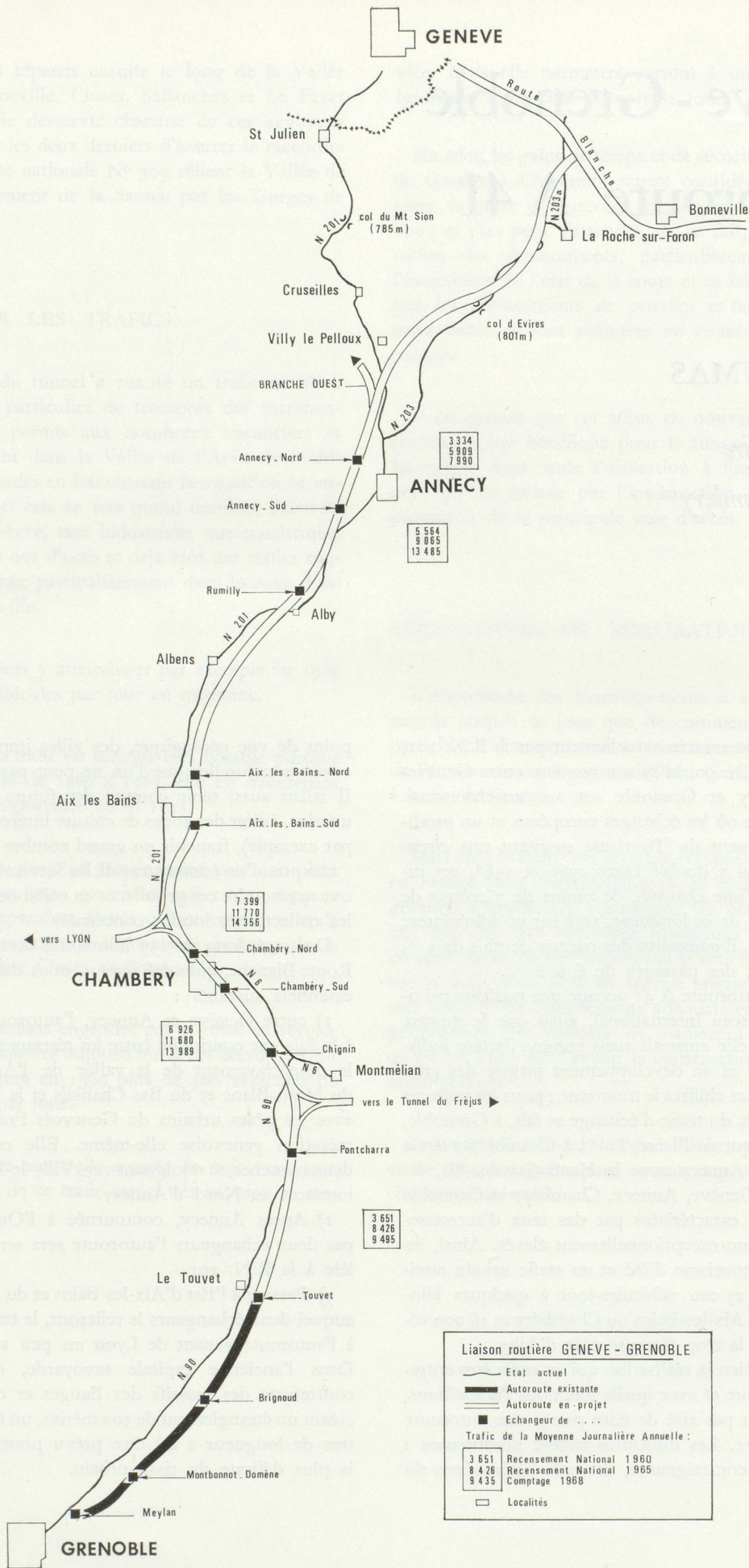
Du tracé, long de 133 kilomètres entre Grenoble et la Route Blanche, qui a été retenu, nous déduisons les traits essentiels suivants :

1) entre Genève et Annecy, l'autoroute assurera tout à la fois une continuité entre les réseaux suisse et français, le désenclavement de la vallée de l'Arve, du Tunnel du Mont-Blanc et du Bas Chablais et la liaison d'Annecy avec les pôles urbains du Genevois Français et l'agglomération genevoise elle-même. Elle comportera donc deux branches, se rejoignant vers Villy-le-Pelloux, à 12 kilomètres au Nord d'Annecy.

2) Après Annecy, contournée à l'Ouest et desservie par deux échangeurs l'autoroute sera sensiblement parallèle à la R.N. 201.

3) Passant à l'Est d'Aix-les-Bains et du Lac du Bourget, auquel deux échangeurs le relieront, le tracé se raccordera à l'autoroute venant de Lyon un peu avant Chambéry. Dans l'ancienne capitale savoyarde, où les derniers contreforts des massifs des Bauges et de la Chartreuse créent un étranglement de 500 mètres, un tunnel de 900 mètres de longueur a dû être prévu pour éviter la partie la plus délicate du tissu urbain.







4) Après Chambéry, longeant la voie ferrée, l'autoroute rejoindra les itinéraires desservant la vallée de Maurienne, le futur tunnel routier du Fréjus et la Tarentaise avant de suivre l'Isère sur sa rive droite jusqu'à Grenoble. De nombreux échangeurs sont prévus à Pontcharra, Le Touvet, Brignoud, Montbonnot et Meylan.

On voit ainsi que l'autoroute Genève-Grenoble ne sera pas seulement une adaptation aux besoins actuels, mais aussi un instrument d'aménagement du territoire

et une incitation puissante à de nouveaux développements. Raccourcissant les distances (puisqu'on ira aisément d'Annecy à Chambéry en une demi-heure et de Grenoble à Genève en 1 heure et demie) elle fera certes mieux apparaître les problèmes de voisinage et la solidarité de tous ceux qui vivront dans son sillon. Mais on ne saurait douter que les générations qui auront offert cette voie nouvelle au trafic automobile ne sachent aussi en ouvrir aux échanges et à la concertation entre les collectivités.

