

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 53 (1973)  
**Heft:** 1

**Artikel:** L'autoroute blanche  
**Autor:** Roude, Jean-Claude / Portier, Marc  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887399>

### **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>**

# L'autoroute blanche

Jean-Claude ROUDE

Marc PORTIER

## Nécessité d'un aménagement des voies d'accès au tunnel routier sous le Mont Blanc et concession de l'autoroute blanche à la Société du Tunnel sous le Mont Blanc

Le Tunnel routier sous le Mont Blanc fut ouvert à la circulation publique au mois de juillet 1965 et depuis lors le développement du trafic a été extrêmement rapide et se poursuit à un rythme de l'ordre de 7 à 10 % l'an pour les voitures particulières, de 25 % pour les poids lourds, ainsi que le montre le tableau ci-dessous.

	Trafic tunnel			
	Voitures et motos	Autocars	Poids lourds	Total
1966 . . .	533 504	14 090	44 856	592 450
1967 . . .	544 304	12 609	61 805	618 718
1968 . . .	528 711	10 571	77 420	616 702
1969 . . .	558 847	10 356	113 630	682 833
1970 . . .	605 978	10 364	138 176	754 518
1971 . . .	661 133	10 452	169 444	841 029

Le développement d'un tel trafic a fait ressortir l'insuffisance notoire des voies d'accès au tunnel sur le territoire français que l'amélioration des liaisons en Suisse et en Italie ne faisait que souligner. L'importance et le caractère international du trafic, la prédominance d'un trafic commercial lourd et le dynamisme propre de la vallée de l'Arve qui dispose d'une industrie du décolletage très active et dessert un grand nombre de stations touristiques renommées, imposaient la réalisation à brève échéance d'un itinéraire d'accès à caractéristiques autoroutières, particulièrement dans la basse et moyenne vallée de l'Arve, où le trafic est le plus important.

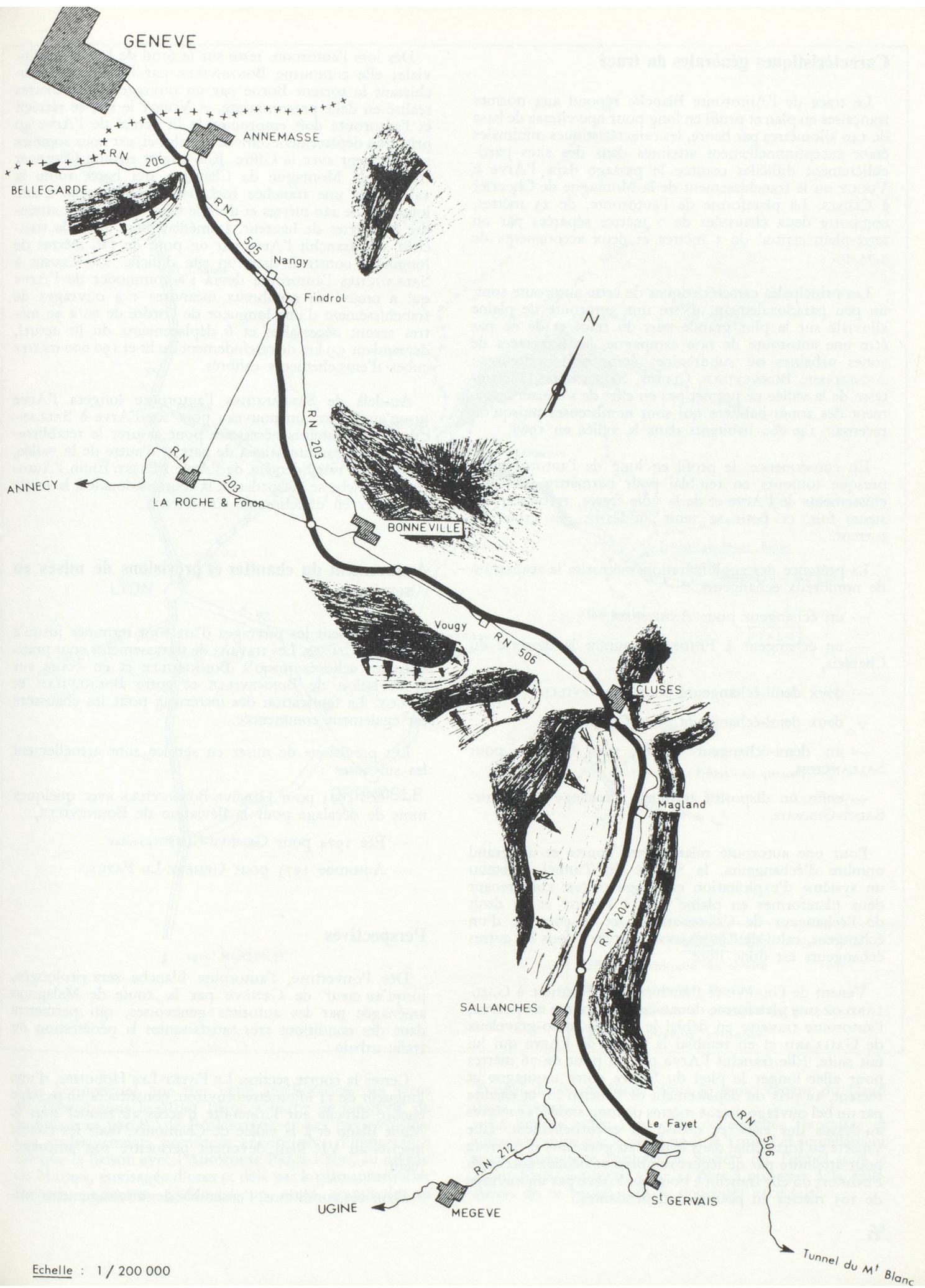
C'est pourquoi, dans le cadre de sa politique de concession des autoroutes, le gouvernement français a concédé, par décret en date du 15 avril 1971 (Journal Officiel du 17 avril), l'Autoroute Blanche entre la frontière suisse à GAILLARD et LE FAYET, à la Société Concessionnaire Française pour la Construction et l'Exploitation du Tunnel Routier sous le Mont Blanc dont les principaux actionnaires se trouvent être les principales collectivités intéressées à la réalisation de cet aménagement : État français, Département de la Haute-Savoie, Canton et Ville de GENÈVE.

L'État avait déjà réalisé, sous forme d'une chaussée à trois voies mise en service en 1969, la section FINDROL-BONNEVILLE, d'une longueur de 9 kilomètres, et s'est engagé à livrer à la Société du Tunnel la section GAILLARD (frontière suisse)-FINDROL, d'une longueur de 11 kilomètres, qui a le caractère d'une avance remboursable. La Société du Tunnel sous le Mont Blanc a donc la charge propre de doubler la section FINDROL-BONNEVILLE et de réaliser complètement la section BONNEVILLE-LE FAYET, d'une longueur de 38 kilomètres, pour laquelle les travaux n'étaient pas commencés et aucun terrain acquis. Ensuite elle devra exploiter et entretenir l'ensemble de la section concédée, soit 58 kilomètres environ.

## Organisation et passation des marchés

Pour remplir la mission qui lui était confiée, la Société du Tunnel sous le Mont Blanc a mis en place à ANNECY et CLUSES une Direction d'études et de travaux qui reste toutefois assez légère et fait largement appel au concours de bureaux spécialisés, français et suisses.

L'attribution des marchés d'exécution à des entreprises de travaux publics se fait par appel d'offres auprès des meilleures entreprises françaises et suisses. Pour les travaux de chaussées et de terrassements la Société du Tunnel et la Direction départementale de l'Équipement de la Haute-Savoie ont pu lancer des appels d'offres simultanés et désigner les mêmes entrepreneurs, ce qui va dans le sens d'un abaissement des coûts et d'une meilleure programmation dans l'utilisation des matériels.



Echelle : 1 / 200 000

## Caractéristiques générales du tracé

Le tracé de l'Autoroute Blanche répond aux normes françaises en plan et profil en long pour une vitesse de base de 140 kilomètres par heure, les caractéristiques minimales étant exceptionnellement atteintes dans des sites particulièrement difficiles comme le passage dans l'Arve à VOUGY ou le franchissement de la Montagne de Chevrier à CLUSES. La plateforme de l'autoroute, de 25 mètres, comporte deux chaussées de 7 mètres séparées par un terre-plein central de 3 mètres et deux accotements de 3,75 m.

Les principales caractéristiques de cette autoroute sont, un peu paradoxalement, d'être une autoroute de plaine alluviale sur la plus grande part du tracé et de ne pas être une autoroute de rase campagne, les traversées de zones urbaines ou suburbaines étant très nombreuses : ANNEMASSE, BONNEVILLE, CLUSES, SALLANCHES. L'étroitesse de la vallée ne permet pas en effet de s'écarter largement des zones habitées qui sont nombreuses puisqu'on recensait 140 000 habitants dans la vallée en 1968.

En conséquence, le profil en long de l'autoroute est presque toujours en remblai pour permettre les franchissements de l'Arve et de la voie ferrée, recoupés plusieurs fois, et pour se tenir au-dessus des crues du torrent.

La présence des agglomérations nécessite la réalisation de nombreux échangeurs :

- un échangeur pour ANNEMASSE,
- un échangeur à FINDROL assurant la desserte du Chablais,
- deux demi-échangeurs pour BONNEVILLE,
- deux demi-échangeurs pour CLUSES,
- un demi-échangeur tourné vers GENÈVE pour SALLANCHES,
- enfin un dispositif terminal d'échange au FAYET-SAINT-GERVAIS.

Pour une autoroute relativement courte et un grand nombre d'échangeurs, la Société du Tunnel a retenu un système d'exploitation en péage ouvert comprenant deux plateformes en pleine voie à NANGY et au droit de l'échangeur de CLUSES-amont, et le contrôle d'un échangeur, celui de CLUSES-aval. L'accès à tous les autres échangeurs est donc libre.

Venant de GENÈVE et franchissant la frontière à GAILLARD où une plateforme douanière importante est prévue, l'autoroute traverse en déblai le plateau sablo-graveleux de GAILLARD et en remblai la plaine de l'Arve qui lui fait suite. Elle franchit l'Arve par un pont de 76 mètres pour aller longer le pied du Salève entre montagne et torrent, au prix du déplacement de l'ancien lit, et ensuite par un bel ouvrage de 208 mètres de long situé à 35 mètres au-dessus des eaux et réalisé en encorbellement. Elle s'insère en fort déblai dans le plateau graveleux d'ARTHAZ pour atteindre par de légers remblais et déblais successifs FINDROL, où elle franchit à nouveau l'Arve par un ouvrage de 105 mètres en poutres indépendantes.

Dès lors l'autoroute reste sur le fond de la plaine alluviale; elle contourne BONNEVILLE par l'Ouest en franchissant le torrent Borne par un ouvrage de 70 mètres réalisé en dalle précontrainte. A VOUGY le site se rétrécit et l'autoroute doit emprunter le lit actuel de l'Arve au prix d'un déplacement difficile de celui-ci, car nous sommes au confluent avec le Giffre. Elle atteint ensuite CLUSES et traverse la Montagne de Chevrier, qui barre toute la vallée, par une tranchée rocheuse exceptionnelle d'une longueur de 220 mètres et dont le talus Sud pourra atteindre 85 mètres de hauteur. Immédiatement après la tranchée, elle franchit l'Arve par un pont de 120 mètres de longueur, construit dans un site difficile. De CLUSES à SALLANCHES l'autoroute devra s'accommoder de l'Arve qui a creusé de nombreux méandres : 4 ouvrages de franchissement d'une longueur de l'ordre de 70 à 90 mètres seront nécessaires et 6 déplacements du lit actuel, demandant 3,9 km de rescindement du lit et 190 000 mètres cubes d'enrochements calibrés.

Au-delà de SALLANCHES l'autoroute longera l'Arve jusqu'au FAYET, un nouveau pont sur l'Arve à SALLANCHES sera toutefois nécessaire pour assurer le rétablissement des communications de part et d'autre de la vallée, ainsi qu'un rescindement de l'Arve à PASSY. Enfin l'Autoroute Blanche se raccordera à la route nationale à la sortie du FAYET en direction de CHAMONIX.

## Avancement du chantier et prévisions de mises en service

Actuellement les ouvrages d'art sont terminés jusqu'à VOUGY et CLUSES. Les travaux de terrassements sont pratiquement achevés jusqu'à BONNEVILLE et en cours sur la déviation de BONNEVILLE et entre BONNEVILLE et VOUGY. La fabrication des matériaux pour les chaussées est également commencée.

Les prévisions de mises en service sont actuellement les suivantes :

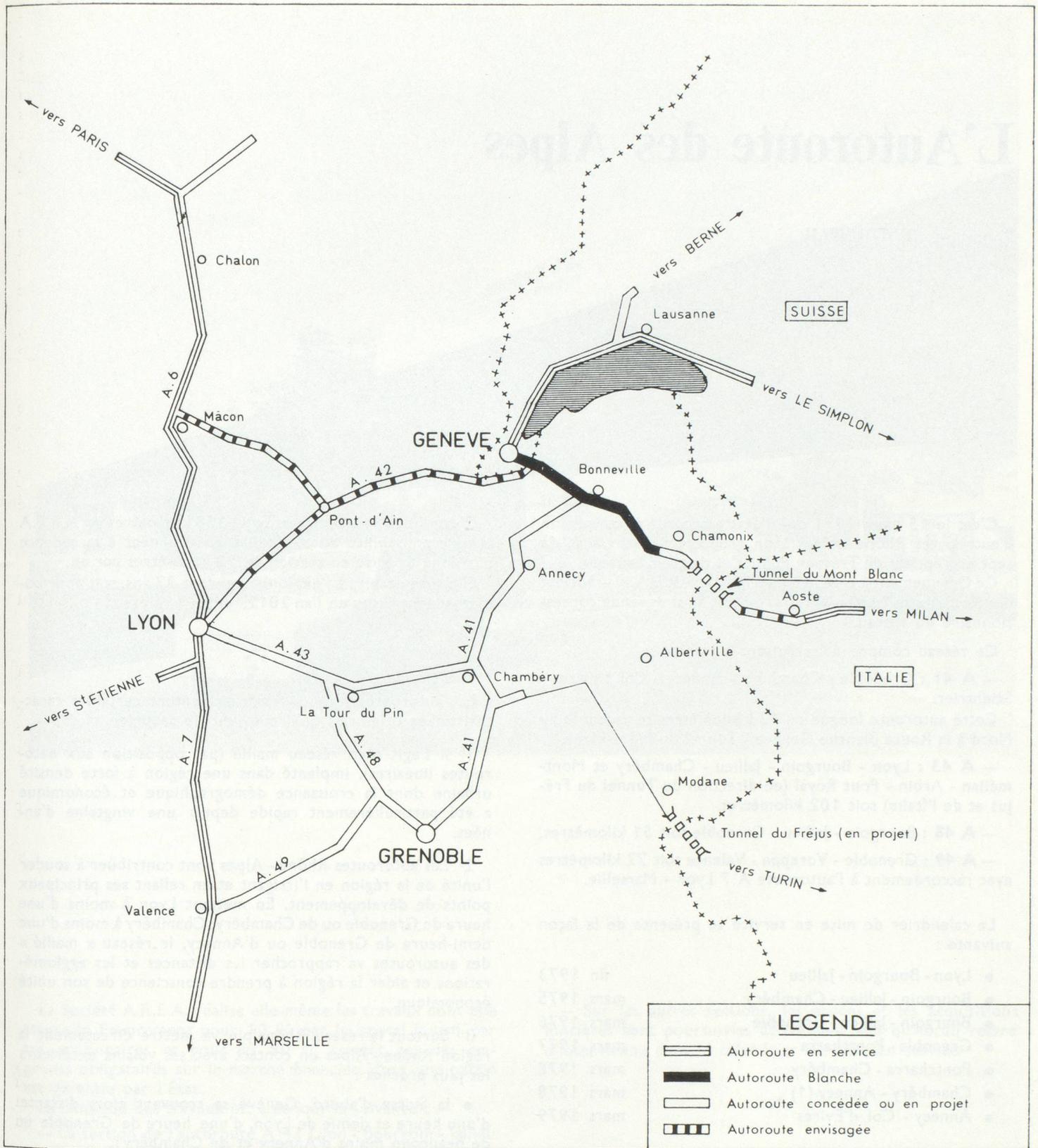
- Été 1973 pour GENÈVE-BONNEVILLE avec quelques mois de décalage pour la déviation de BONNEVILLE,
- Été 1974 pour GENÈVE-CLUSES,
- Automne 1975 pour GENÈVE-LE FAYET.

## Perspectives

Dès l'ouverture, l'autoroute blanche sera prolongée, jusqu'au cœur de GENÈVE par la route de Malagnou aménagée par les autorités genevoises, qui permettra dans des conditions très satisfaisantes la pénétration du trafic urbain.

Certes la courte section LE FAYET-LES HOUCHES, d'une longueur de 11 kilomètres environ, constituera un passage encore difficile sur l'itinéraire d'accès au tunnel sous le Mont Blanc et à la vallée de Chamonix, mais les crédits inscrits au VI<sup>e</sup> Plan devraient permettre son aménagement.

Dans ces conditions, l'ensemble des aménagements réa-



lisés permettront une très nette amélioration des accès au Tunnel sous le Mont Blanc à partir de GENÈVE, de la Suisse et par là, de l'Allemagne et des pays voisins. Ces aménagements prendront encore plus d'importance lorsque la liaison avec l'Autoroute PARIS-LYON, au niveau de MACON, envisagée d'ores et déjà par le plan autoroutier français permettra également un accès commode au

Tunnel du Mont Blanc pour le trafic venant du Nord de la France.

Là encore, avec l'aide des collectivités françaises et suisses, comme par le passé pour le Tunnel et actuellement pour l'Autoroute Blanche, la Société du Tunnel sous le Mont Blanc est prête pour sa part à apporter à la réalisation de ce projet tout le concours nécessaire.