Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 53 (1973)

Heft: 1

Artikel: L'autoroute des Alpes

Autor: Guitonneau, Raymond

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887400

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: 16.11.2025

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

L'Autoroute des Alpes

Raymond GUITONNEAU

C'est le 15 mars 1971 que l'État a accordé la concession d'autoroutes Rhône - Alpes à un groupe privé composé de sept entreprises de Travaux Publics et de trois banques.

Ce Groupement a créé le 3 mai 1971 « A.R.E.A.» — Société des Autoroutes Rhône-Alpes — qui est ainsi devenue concessionnaire du réseau.

Ce réseau comprend les liaisons suivantes :

- **A** 41 : Grenoble - Chambéry - Annecy - Col d'Evires - Scientrier.

Cette autoroute longue de 133 kilomètres se raccorde au Nord à la Route Blanche Genève - Tunnel du Mont-Blanc.

- A 43: Lyon Bourgoin Jallieu Chambéry et Montmélian - Arbin - Pont Royal (en direction du Tunnel du Fréjus et de l'Italie) soit 102 kilomètres.
 - A 48 : Bourgoin Jallieu Grenoble soit 51 kilomètres.
- A 49 : Grenoble Voreppe Valence soit 72 kilomètres avec raccordement à l'autoroute A 7 Lyon - Marseille.

Le calendrier de mise en service se présente de la façon suivante :

•	Lyon - Bourgoin - Jallieu fin	1973
•	Bourgoin - Jallieu - Chambéry mars	1975
	Bourgoin - Jallieu - Grenoble mars	1976
	Grenoble - Pontcharra mars	1977
•	Pontcharra - Chambéry mars	1978
•	Chambéry - Annecy (1) mars	1978
•	Annecy - Col d'Evires mars	1979

A partir de 1978 seront également ouvertes les sections :

- Arbin Pont Royal (A 43) 13 kilomètres.
- Col d'Evires Scientrier (A 41) 13 kilomètres.
- Voreppe Valence (A 49) 72 kilomètres.
- (1) A la suite d'un accord entre la Société concessionnaire et le département de la Haute-Savoie, le tronçon Saint Félix Annecy sera toutefois ouvert le $1^{\rm er}$ Juillet 1975.

C'est donc au total un réseau de 358 kilomètres qu'A.R.E.A a la responsabilité de construire en 8 années à la cadence moyenne de mise en service de 50 kilomètres par an.

Elle aura ensuite à l'exploiter pendant 37 ans, soit approximativement jusqu'en l'an 2012.

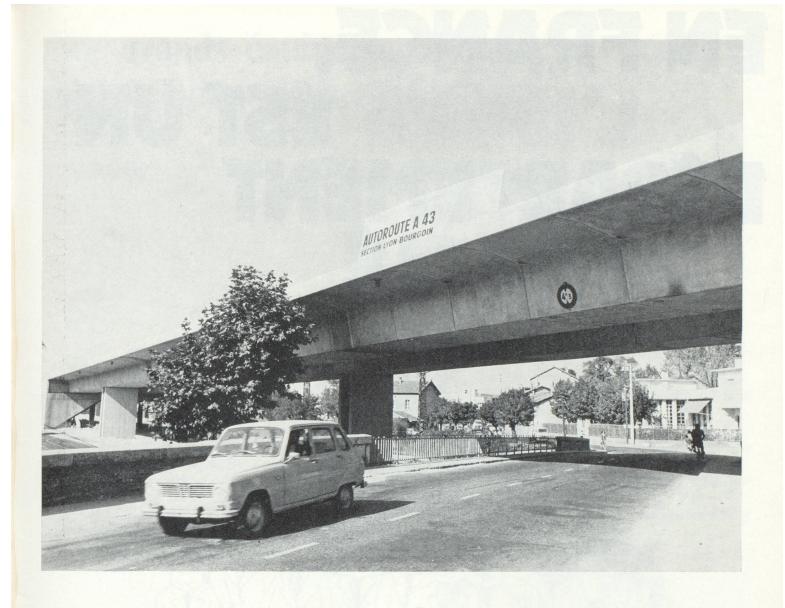
* *

Les autoroutes Rhône - Alpes présentent certaines caractéristiques originales qu'il convient de rappeler ici :

- 1º Il s'agit d'un réseau maillé (par opposition aux autoroutes linéaires), implanté dans une région à forte densité urbaine dont la croissance démographique et économique a été particulièrement rapide depuis une vingtaine d'années.
- 2º Les autoroutes Rhône Alpes vont contribuer à souder l'unité de la région en l'irrigant et en reliant ses principaux points de développement. En mettant Lyon à moins d'une heure de Grenoble ou de Chambéry, Chambéry à moins d'une demi-heure de Grenoble ou d'Annecy, le réseau « maillé » des autoroutes va rapprocher les distances et les agglomérations et aider la région à prendre conscience de son unité économique.
- 3° Surtout le réseau Rhônalpin va mettre directement la région Rhône Alpes en contact avec ses voisins extérieurs les plus proches :
- la Suisse d'abord, Genève se trouvant alors distante d'une heure et demie de Lyon, d'une heure de Grenoble et de beaucoup moins d'Annecy et de Chambéry;
- l'Italie ensuite, le tunnel du Fréjus devant être mis en service avant la fin de la décennie présente.

La région Rhône - Alpes sera alors le carrefour de grands axes : Paris - l'Italie et l'Europe du Nord - Péninsule Ibérique.

* *



La Société A.R.E.A. réalise elle-même les travaux dont elle assure le financement pour 10 % par le capital fourni par ses actionnaires et pour les 90 % restant par des emprunts obligataires sur le marché financier, dont une partie est garantie par l'État.

La situation des travaux est à ce jour la suivante :

- La section de l'autoroute A 43 Lyon Bourgoin Jallieu sera livrée fin 1973 avec plusieurs mois d'avance sur le calendrier contractuel de la concession.
- La section Bourgoin Jallieu Chambéry est en cours de travaux. Cette section comprend deux tunnels : l'Epine (3 100 m) et Dullin (1 600 m). Le premier tube du tunnel de l'Epine a été percé le 13 novembre dernier après 259 jours de travaux à une cadence journalière moyenne de 12 mètres. Il s'agit là d'une étape capitale du désenclavement de la Savoie qui sera total au début de l'année 1975.

— Sur les autres sections, les études et les acquisitions foncières sont poursuivies activement afin qu'aucun retard n'intervienne dans le calendrier de mise en service.

* *

Le recours au financement privé des autoroutes va permettre à la France de combler au cours des prochaines années le retard qu'elle a pris par rapport à ses voisins immédiats.

On ne peut que se réjouir que l'effort soit fait tout particulièrement sur la région Rhône - Alpes. Ainsi l'une des conséquences — et non des moindres — sera de lui permettre de resserrer les liens étroits qu'elle a noués dans le passé avec ses voisins helvétiques pour le plus grand profit des deux parties concernées.