

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. 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>

Le tracé de l'Autoroute Rhône-Alpes répond aux normes françaises en ce qui concerne la largeur pour l'axe principal de la route.

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^{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 :

1° 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.

2° Les autoroutes Rhône-Alpes vont contribuer à souder l'unité de la région en 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.