

La Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

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

Heft 1

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887077>

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.

La Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

La Société de l'Autoroute **Paris-Lyon** (S.A.P.L.) fut créée le 28 septembre 1961 pour construire et exploiter la section de l'Autoroute A 6 entre **Paris** et **Lyon** qui allait lui être concédée.

Le 19 septembre 1963 et le 23 septembre 1966, deux décrets interministériels pris en Conseil d'État lui donnaient la concession de 400 km de l'Autoroute **Paris-Lyon**, exactement entre la bifurcation de **St-Germain-sur-École**, au PK 45, et l'échangeur de **Limonest**, au PK 445 (Porte de Lyon).

Son statut était celui d'une Société d'économie Mixte, formule juridique particulière à la France mais avec, par rapport à d'autres Sociétés d'Économie Mixte, une absence totale d'intérêts privés dans le capital social, par ailleurs extrêmement faible : 500 000 francs.

Les actionnaires étaient, à l'époque :

- la Caisse des Dépôts et Consignations,
- la Société Centrale pour l'Équipement du Territoire,
- les représentants départementaux de Saône-et-Loire, du Rhône, de Côte d'Or, de Seine-et-Marne, du Loiret,
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Chalon-sur-Saône.

Le premier Président fut **M. Brosart**, suivi, en 1963, par **M. Collaveri** qui fut remplacé, en 1975, par l'actuel Président, **M. Rickard**.

La tâche pour laquelle la S.A.P.L. avait été créée s'est achevée le 29 octobre 1970, lorsque le Président Georges Pompidou inaugura, en personne, la mise en service de l'ultime tronçon des 400 km d'autoroute concédés entre **Paris** et **Lyon**.

C'est un peu après cette date (en 1971), qu'est intervenue la décision gouvernementale de libéraliser les 5 Sociétés françaises d'Autoroute ayant le statut de Sociétés d'Économie Mixte et de créer, par ailleurs, des Sociétés privées d'autoroute à qui serait confiée la concession d'autres réseaux autoroutiers.

Les Sociétés d'Économie Mixte virent donc le champ de leurs concessions s'élargir et c'est ainsi que la S.A.P.L. obtint la concession des 32 km de l'Autoroute A 37 entre **Beaune** et **Dijon**, puis des 215 km de l'Autoroute A 36, de **Beaune** à **Mulhouse**.

A cette occasion, le Conseil d'Administration de la S.A.P.L. s'est élargi pour accueillir les collectivités publiques des régions traversées par l'Autoroute A 36 (Alsace - Franche-Comté et Rhône-Alpes).

La raison sociale de la Société fut également modifiée, afin de mieux traduire l'extension géographique de sa nouvelle mission. La S.A.P.L. s'appelle dorénavant la Société des Autoroutes **Paris-Rhin-Rhône** (S.A.P.R.R.) car sa vocation s'étend à l'ensemble de ce triangle qui réunit trois grands fleuves dont chacun est l'épine dorsale d'un univers humain et économique, qu'il faut continuer à relier ensemble à travers les « portes de Bourgogne » comme les hommes n'ont cessé de le faire depuis des millénaires.

Enfin, le 28 septembre 1978, une nouvelle convention fut signée entre l'État français et la S.A.P.R.R. pour la concession de 500 km d'autoroutes supplémentaires, dont font partie les 94 km de l'Autoroute A 42 entre **Lyon** et **Genève**, **Neyron** et **Chatillon-de-Michaille**, (la continuité autoroutière jusqu'à **Genève** étant ensuite assurée par le réseau concédé à la Société du Tunnel sous le Mont-Blanc, S.T.M.B.).

A ce jour, la Société des Autoroutes **Paris-Rhin-Rhône** est concessionnaire d'un réseau de 1 200 km d'autoroute, dont 657 km, c'est-à-dire à peu près la moitié, seront en service à la fin de cette année.

Il a précédemment été cité l'année 1971, qui constitue une étape importante dans la vie de la S.A.P.R.R., puisqu'elle correspond à sa « libéralisation ».

Le Gouvernement français entendait par là réduire la trop grande dépendance, vis-à-vis de l'État, des Sociétés françaises d'autoroute à statut de Sociétés d'Économie Mixte. Des mesures importantes furent alors prises :

- Chaque Société fut dotée de sa propre Direction Générale, alors que précédemment cette fonction était commune à 5 Sociétés d'Économie Mixte.

- La maîtrise d'œuvre pour la construction des autoroutes, précédemment confiée à l'Administration française de l'Équipement, fut assurée par une nouvelle société d'études « **Scetauroute** » que constituèrent, avec la Caisse des Dépôts et Consignations, les Sociétés d'Économie Mixte.

- L'entretien du réseau concédé, précédemment confié aux mêmes services de l'Équipement, fut pris en charge par les Sociétés d'Autoroute elles-mêmes qui, chacune, créèrent leurs propres services d'entretien.

- Enfin, d'autres mesures furent prises pour améliorer l'efficacité des Sociétés, en particulier, la suppression de l'obligation de soumettre les marchés de travaux à l'approbation d'une Commission administrative.

Et c'est ainsi que, depuis 1971, avec l'aide de **Scetauroute**, à qui fut confiée la maîtrise d'œuvre des réalisations, le réseau en service de la S.A.P.R.R. n'a cessé de s'agrandir.

Il était, en 1970, de 400 km. Il est passé, en 1975, à 440 km puis, en 1979, à 570 km. En septembre 1980, avec la mise en service du dernier tronçon de l'Autoroute A 36 **Beaune-Mulhouse**, il atteindra 657 km.

C'est assez dire que depuis 10 ans la S.A.P.R.R. a acquis une très solide expérience dans la construction et l'exploitation des autoroutes. Elle a pu leur donner progressivement les caractéristiques les mieux adaptées aux besoins de la clientèle autoroutière. Et l'Autoroute A 42, dont la construction vient de démarrer par la première section **Dagneux-Chazey**, bénéficiera très largement des améliorations successives résultant des constatations faites sur les autoroutes déjà en service.