

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

Vorwort: Préface
Autor: Chalandon, Albin

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>

PRÉFACE



Un pays moderne qui veut assurer son développement économique et tenir sa place dans la compétition internationale doit posséder un bon réseau d'autoroutes. C'est désormais une évidence.

Qu'il s'agisse de permettre des liaisons avec les autres pays, entre les régions ou les Métropoles d'une même Nation, l'autoroute est aujourd'hui indispensable. Elle assure le développement des régions puissantes, redonne vie aux régions en difficulté; à cet égard, la reprise économique du Nord de la France qui a suivi l'ouverture de l'autoroute PARIS-LILLE constitue un exemple particulièrement frappant. L'autoroute est de plus en plus un instrument d'organisation tout à fait privilégié, car elle rapproche le centre des villes de leurs banlieues. Enfin, elle favorise les échanges internationaux qui sont, à notre époque, non seulement indispensables mais nécessaires.

La France n'a entrepris que tardivement la construction d'autoroutes. En effet, comme elle possédait le plus beau réseau routier du monde, elle n'a pas cru à la nécessité de ces infrastructures, alors que ses voisins commençaient à en réaliser.

Cependant l'extraordinaire accroissement du trafic qui a doublé dès 1960, et doublera encore d'ici 1985, a bousculé toutes les prévisions. Aujourd'hui la France doit faire face, au plus vite, à une situation préoccupante.

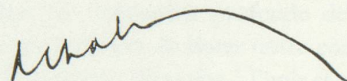
Pour rattraper le retard, il a fallu sortir du cadre budgétaire. En effet, sans nouveau moyen de financement, c'est-à-dire en restant dans le système que j'ai trouvé en arrivant au Ministère de l'Équipement, il n'aurait été possible de construire en 1970, que 50 kilomètres d'autoroutes.

La seule solution possible était de faire appel aux capitaux privés: deux concours ont été lancés dans le cadre du nouveau système que j'ai imaginé. Le premier porte sur

les itinéraires PARIS-LE MANS et PARIS-POITIERS; le second sur les autoroutes alpines qui relieront LYON à GRENOBLE et à la SUISSE. L'accueil fait à ces concours permet de penser qu'il sera désormais possible, pendant cinq ans, de réaliser environ 400 kilomètres d'autoroutes par an. D'ailleurs la liaison PARIS-EST qui reliera la capitale française au réseau autoroutier allemand sera aussi prochainement mise en concours.

Si l'on tient compte du fait que l'axe PARIS-LILLE va être prolongé jusqu'à la frontière belge, que les Sociétés d'économie mixte — qui vont recevoir un nouveau statut — vont assurer les liaisons entre l'autoroute PARIS-LYON-MARSEILLE et les frontières italienne et espagnole, on voit que la France veut participer avec tous les atouts possibles à la compétition économique internationale. Désormais l'ouverture des frontières est un fait irréversible qui met fin à de longues années de protectionnisme.

Il n'est pas indifférent de constater dans la « Revue Économique Franco-Suisse » que les liaisons directes avec la Confédération Helvétique seront ouvertes les premières. J'y vois comme un symbole dans la mesure où la compétitivité de l'économie suisse peut constituer pour la France un exemple.



Albin CHALANDON
Ministre de l'Équipement
et du Logement