

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

Artikel: Réflexions sur les grandes liaisons de la France
Autor: Guichard, Olivier
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887397>

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>

Réflexions sur les grandes liaisons de la France

Olivier GUICHARD

Aménager le territoire, c'est aussi y ménager les liaisons, à l'intérieur et vers l'extérieur, qui en font un ensemble unique, bien que divers, et qui ouvrent cette unité aux échanges européens et mondiaux.

Il est frappant de constater d'ailleurs qu'avec la V^e République la France s'est engagée simultanément dans les trois voies de son développement : industrialisation, renonciation aux vieux protectionnismes, réanimation des régions. En sorte que la modernisation profonde de notre pays s'est traduite par un essor prodigieux des échanges internes et externes. Elle a exigé, et continue d'exiger car l'effort est de longue haleine, une mise à jour du réseau de communication, de l'infrastructure des échanges.

En vérité, héritière d'un patrimoine routier et ferroviaire dont elle avait tout lieu de s'enorgueillir à la veille de la dernière guerre, la France vivait trop longtemps sur ce capital. Elle s'est tout à coup réveillée, il y a moins d'une dizaine d'années, dans un univers économique transformé et s'est mise alors, avec vigueur et rigueur, à étendre et renouveler ce capital.

Dans cet effort, la route fut et reste le principal terrain du progrès. Elle a absorbé presque en totalité l'accroissement du trafic. Arrivé au point de rupture, le réseau ancien est désormais peu à peu rénové et complété.

Rénové grâce à la définition d'un « schéma directeur des grandes liaisons routières » qui redonne son plein sens au mot de « route nationale » — la gestion de 55 000 kilomètres d'anciennes « nationales » d'intérêt en vérité régional ou local étant confiée aux autorités départementales plus portées et plus aptes que l'État à en assurer la rénovation.

Complété par le réseau autoroutier. Naturellement, les premiers éléments qui en ont été réalisés ont paru reconstituer l'image « radiale » d'une France parisienne, celle que donne notre réseau ferroviaire. Mais l'effort présent s'attache à rendre fausse cette impression. Les 6 000 kilomètres de 1978 n'auront pas le même visage que les 2 000 de 1973.

Nous constituons dès maintenant de véritables complexes autoroutiers régionaux : c'est le cas du Nord, c'est le cas de l'Est, ainsi relié à l'Allemagne avant de l'être à Paris, c'est le cas de la façade méditerranéenne; et c'est le cas enfin de la région Rhône-Alpes, dont les trois grandes villes, Saint-Étienne, Lyon et Grenoble sont ou seront bientôt reliées par autoroute et dont sera également assurée l'ouverture vers la Méditerranée, vers la Plaine du Pô, vers l'Alsace et vers la Suisse; et si je regrette que l'on ait mis tant de temps à ouvrir une autoroute Lyon-Genève, je me réjouis que dès 1980 deux autoroutes doivent joindre ces deux villes. J'ajouterai que cette liaison donnera tout son sens, pour la Suisse, à la « rocade des Anglais », c'est-à-dire à

l'autoroute qui, par le plus court chemin, en évitant Paris, reliera Londres à la vallée du Rhône.

Les transports ferroviaires n'ont pas été soumis à la même pression que la route. L'effort porte plutôt, après l'électrification, sur l'exploitation que sur les infrastructures; en attendant du moins l'aérotrain, qui aborde seulement la phase des premières réalisations concrètes.

Le train reste concurrentiel pour les longs trajets internes, à partir ou vers Paris plus régulier que l'avion et souvent aussi rapide compte tenu des délais d'aéroport. L'autoroute règne de façon plus incontestée sur les distances moyennes.

Une formule d'exploitation qui nous paraît riche de possibilités et tout à fait adaptée au renouveau du développement local, c'est la « desserte cadencée » entre des villes voisines, c'est-à-dire des liaisons à intervalles de temps régulier. Expérimentée en Lorraine, elle a beaucoup accru l'utilisation du rail par les voyageurs.

En revanche c'est toute une nouvelle infrastructure qu'il s'agit de créer dans le domaine des voies navigables. La France se dote d'un réseau moderne à grand gabarit, apte à recevoir les convois poussés. Elle le fait d'abord là où son hydrographie s'y prête et en liaison avec le développement d'une infrastructure industrialo-portuaire également en pleine transformation : c'est le réseau du Nord lié à Dunkerque; l'aménagement de la Basse-Seine en liaison avec Le Havre; enfin l'aménagement du Rhône et de la Saône en amont de Marseille-Fos : celui-ci sera achevé vers 1976. Mais déjà nous entreprenons l'étude de la liaison décidée entre le Rhône et le Rhin, par l'Alsace. Notre objectif est de l'avoir achevée vers 1982, en même temps que sera achevée la liaison Rhin-Main-Danube : c'est un véritable réseau européen qui se sera ainsi constitué.

Je terminerai ce panorama rapide avec les liaisons aériennes. Nous les voyons prendre en Europe, et singulièrement en France, un essor dont certaines caractéristiques sont nouvelles : je pense au développement très rapide, et « à la carte », des liaisons interrégionales. Indispensables aux affaires pour tout ce qui concerne l'étude, la négociation, la décision, se satisfaisant d'aérodromes et d'avions relativement légers compte tenu d'un trafic plus qualitatif que quantitatif, elles suppléent le retard ou le manque d'infrastructures routières ou ferroviaires. Cette phase de l'aéronautique ne peut pas connaître un développement seulement national. Il existe une Europe des villes qui n'est pas l'Europe des capitales. Et je crois pour ma part qu'il faut l'aider à naître en facilitant des liaisons aériennes aussi évidemment nécessaires que, par exemple, Lyon-Genève.

Une expérience désormais assez longue (1) nous a enfin appris que l'aménagement de l'espace était d'abord un problème de coordination. Entre les administrations. Entre l'État, les collectivités locales, les agents économiques. Et ceci est particulièrement vrai en France dans le domaine des transports où les responsables sont assez nombreux. Or, vient le moment où cette coordination devra aussi se faire entre États. Je ne parlerai pas ici du problème général d'une politique régionale européenne : il y faut des institutions communes qui ne concernent pas tous nos voisins. Mais il y a aussi des problèmes locaux qui supposent une concertation entre États. Par exemple le Haut-Rhin français et allemand et la région de Bâle devraient réfléchir ensemble à ce que nous appellerions en France un schéma directeur d'aménagement.

Le travail sur les voies de communication a quelque chose de satisfaisant pour l'esprit. Il donne un visage concret au développement économique et au progrès humain. Il peut aussi donner un nouveau tour à l'amitié entre les nations.

(1) La Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale fut créée en 1963. M. Olivier GUICHARD fut, jusqu'en 1967 son premier délégué. Il fut ministre de l'aménagement du territoire de 1968 à 1969 et en a repris la responsabilité dans le cadre du nouveau ministère en 1972.