Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 26 (1946)
Heft: 10

Artikel: Vers une puissante infrastructure française
Autor: Alain, J.P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888764

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: 05.07.2025

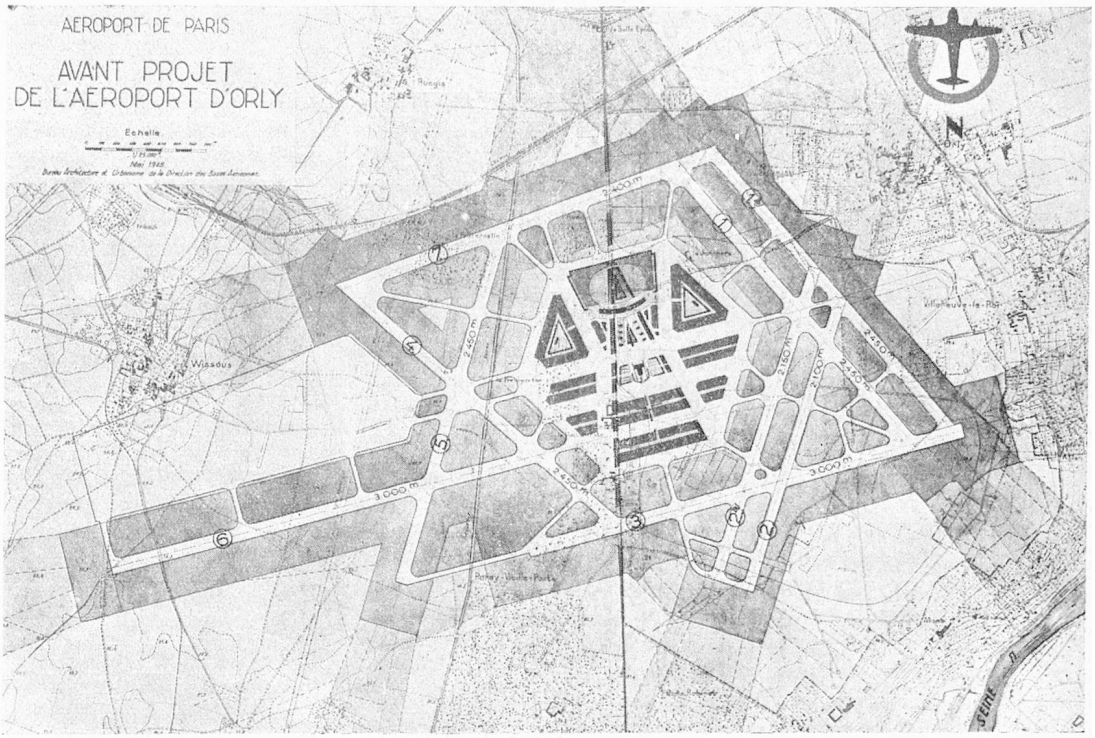
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VERS UNE PUISSANTE INFRASTRUCTURE FRANÇAISE

par

J. P. Alain

Journaliste aéronautique, Paris



SYSTÈME PARALLÈLE

Au moment de la libération, nos grandes industries, et tout particulièrement notre industrie aéronautique, cruellement éprouvées par les destructions, se sont retrouvées dans un état d'épuisement qu'elles n'avaient jamais connu.

Mais durant les sombres années de l'occupation, dans la France coupée du monde, des hommes poursuivaient clandestinement d'actives recherches pour que puisse revivre notre aviation. Et ajourd'hui, grâce à l'effort opiniâtre de nos ouvriers, ingénieurs et techniciens, il faut de nouveau compter avec l'aviation française. Non seulement la France est capable, moins de deux ans après la fin des hostilités, de produire les avions dont elle a besoin, mais elle sera bientôt en mesure d'exporter des appareils de transport et de tourisme qui soutiennent une avantageuse comparaison avec leurs correspondants étrangers. Cependant le problème de la production, encore essentiel en France à l'heure actuelle, cédera le pas à celui de l'infrastructure dans un proche avenir.

Si la puissance aéronautique d'une nation se mesurait dans le passé à la qualité et au nombre de ses avions, elle tend de plus en plus à s'exprimer par un ensemble d'organisations au sol. L'important n'est pas que le monde soit en mesure de produire plusieurs centaines de milliers d'avions par an, l'important est de pouvoir faire voler ces appareils, de pouvoir guider dans des conditions de parfaite sécurité leur décollage, leur circulation et leur atterrissage. Et l'on peut maintenant affirmer que l'extension des transports aériens n'a d'autres limites que celles de l'équipement au sol.

En août 1944, la situation de l'infrastructure française était désespérée. Plus de 75 p. 100 des aérodromes et installations au sol étaient inutilisables. Un programme de remise en état fut alors élaboré et mené à bien par la sous-direction technique du Génie de l'air, avec le concours des Ponts et chaussées, des Travaux maritimes et des Travaux publics de la France d'outre-Mer.

Au 1er janvier 1946, sur 450 aérodromes français couvrant au total une superficie de 150.000 hectares, 300 étaient de nouveau rendus praticables, 225.000 m². de bâtiments étaient restaurés, 1.700.000 mètres carrés d'installations d'aérodrome de nouveau utilisables et 250.000 mètres carrés de baraquements édifiés. Dans le même temps furent entreprises la normalisation et la détermination des caractéristiques des aérodromes, et l'on prépara un plan général d'équipement aéronautique de la métropole.

Actuellement sont en cours les travaux d'agrandissement des aérodromes de Nice, Montpellier, Toulouse, Mérignac, Lyon-Bron, Le Bourget, Strasbourg, Mantes, Orly et les hydrobases de Biscarosse et du Havre sont en cours d'aménagement.

Dans les territoires de l'Union Française, les importants aérodromes de Fort Lamy, Marondova, Fort de France, Pointe à Pitre, Cotonou, Bamako, Niamey subissent les agrandissements nécessaires.

Tous ces travaux ont été entrepris en tenant compte de l'évolution présente et future de l'aviation. Les aérodromes sont modernisés et équipés selon les besoins des différents trafics : commercial, léger ou privé, local, régional, national ou mondial. Des pistes cimentées remplacent les plates-formes autrefois

utilisées. Les plans de base d'aéroports nouveaux sont élaborés en liaison avec l'urbanisme et les différents départements ministériels.

La France a compris le rôle capital joué par l'infrastructure dans le développement de son aviation.

L'aéroport de Paris

Pourtant l'une des réalisations essentielles à notre redressement aéronautique reste à effectuer : c'est celle de l'Aéroport de Paris.

La France jouit d'une position géographique, économique et ethnographique privilégiée. Un hémisphère ayant Paris pour pôle contient 87 p. 100 des terres émergées, 95 p. 100 de la population et 98 p. 100 du potentiel industriel du globe. La France est donc le centre de l' « hémisphère principal », ce qui signifie que lorsqu'on considère des liaisons simultanées avec les principaux points du globe, Paris bénéficie du *moment de transport minimum*.

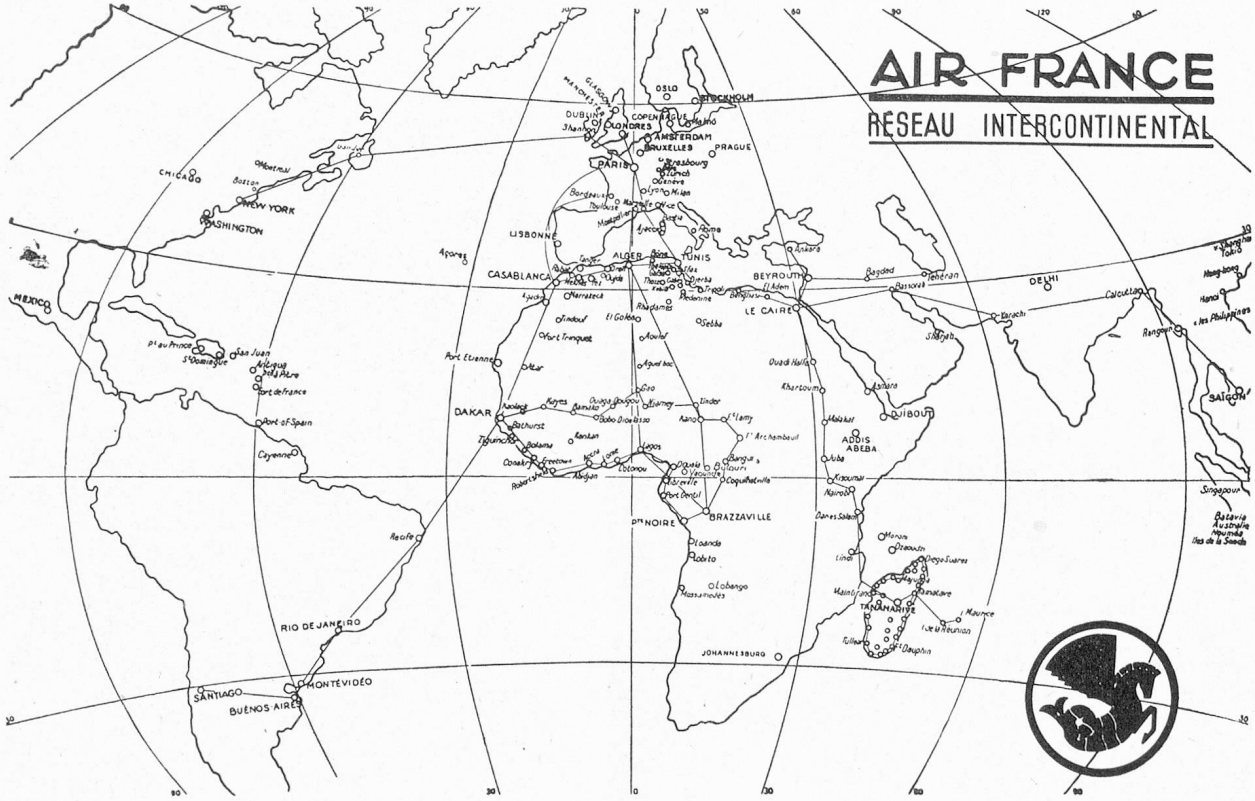
Avec une position aussi caractéristique, notre capitale est appelée à jouer un rôle essentiel dans les échanges aériens mondiaux. Et le gouvernement français l'a bien compris qui, le 24 octobre 1945, promulguait l'ordonnance portant création de l'Aéroport de Paris.

L'Aéroport de Paris, établissement public autonome et à pleine responsabilité financière, comprendra un ensemble homogène d'aérodromes de la région parisienne. De cet ensemble, essentiellement constitué par les terrains du Bourget, d'Orly et de Guyancourt, l'aérodrome d'Orly sera la pièce maîtresse. Ce qui s'explique par sa proximité de la capitale, les dégagements de son plateau et les travaux déjà entrepris depuis la libération.

Orly recevra à la fois les lignes mondiales, transatlantiques, continentales et métropolitaines. Le trafic y sera donc considérable, pouvant atteindre jusqu'à 300 mouvements aux heures de pointe.

Pour faire face à un tel trafic, trois systèmes de réseaux de pistes ont été envisagés : système parallèle (dans lequel les milieux des pistes sont tangents à l'aire centrale), système tangentiel (dans lequel les extrémités des pistes sont tangentes à l'aire centrale), système en étoile (dans lequel les pistes rayonnent autour d'une aire centrale assez réduite).

La question n'est pas encore tranchée, mais on peut dire a priori qu'Orly admet chacune des trois solutions et que les travaux de construction des pistes peuvent continuer sans préjuger de la décision finale.

Si tous ces travaux sont menés avec la célérité qui s'impose, si la France sait profiter de sa position avantageuse, elle sera dotée d'ici quelques années d'une puissante infrastructure et du plus grand aéroport mondial ; alors elle pourra capter, pour le plus grand bien de notre économie, les grandes artères aériennes qui sillonneront le globe.

J. P. Alain.