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

Artikel: La Route : moyen de communication entre les peuples
Autor: Anthonioz, Marcel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888074

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: 08.07.2025

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

La Route : moyen de communication entre les peuples

Marcel ANTHONIOZ

Secrétaire d'État au Tourisme

La route européenne souffre depuis des siècles des vicissitudes de l'histoire de notre continent. Enfermés dans leur méfiance à l'égard de leurs voisins, les pays du Vieux-Monde ont développé leurs réseaux de communications en fonction des nécessités locales sans prolonger leurs ramifications vers l'extérieur : la route internationale risquait de devenir une route d'invasion.

Les provinces périphériques sont restées, par conséquent, insuffisamment desservies, coupées des régions situées au-delà des frontières qui, très souvent, séparaient des populations apparentées ou des ensembles économiques complémentaires.

Il a fallu attendre la deuxième moitié du XXe siècle pour prendre conscience de l'absurdité profonde de la division européenne et pour essayer de doter notre continent de voies de communications destinées à l'unir et non pas à le fragmenter comme par le passé.

La renaissance de la route européenne date à peine de vingt ans. En l'occurrence, le vocable « renaissance » nous semble particulièrement indiqué. Ne faut-il pas remonter à l'antiquité romaine pour trouver une autorité préoccupée

de créer à l'intérieur de l'espace compris entre l'Atlantique et l'Asie Mineure un système de routes cohérent?

Néanmoins, grâce aux méthodes de construction modernes, quelques années suffisent pour inscrire sur la carte de notre continent des artères à grande circulation là où n'existaient hier que des voies de faible débit.

La géographie de l'Europe se modifie sous nos yeux par les liaisons opérées entre les réseaux routiers nationaux. Des branches solides poussent dans toutes les directions à un rythme accéléré. Dans un proche avenir, l'autoroute reliera le nord de l'Allemagne au sud de l'Italie, Vienne aux ports néerlandais de la Manche, Bruxelles à la Méditerranée. Ces réalisations pourraient contribuer davantage à l'unification de notre continent que les décisions d'ordre politique.

Nous vivons, en effet, à une époque où les frontières s'effacent devant l'ampleur des échanges internationaux et du mouvement des migrations touristiques mondiales. Les populations des régions séparées jadis par des lignes de démarcation artificielles, comme celles de la Franche-Comté, de la Bresse, de la Savoie du côté français, et celles du « haut-plateau » suisse du côté helvétique, prennent conscience de leurs intérêts communs et de la nécessité d'affronter ensemble la rude bataille de la concurrence.

Dans ce processus d'osmose, la route, la liberté de circulation, jouent un rôle essentiel. L'automobile étant devenue le principal moyen de transport contemporain, le voyageur choisit son itinéraire en fonction de ce véhicule. Il se détourne des voies mal adaptées aux exigences de la voiture et des régions où les survivances du passé continuent à freiner la fluidité du trafic. Aujourd'hui, ne pas satisfaire l'automobile, ne pas lui accorder la liberté de mouvement, signifie perdre la clientèle des automobilistes.

Sur ce plan, il reste aux autorités françaises et suisses des provinces riveraines de la frontière commune, une importante tâche à accomplir. Elles doivent en premier lieu veiller à l'intégration de cet espace dans les grands courants de circulation européenne. Les principaux axes actuellement en cours d'achèvement, entre la Manche, les pays du Bénélux et la Méditerranée, n'intéressent que médiocrement les territoires situés au nord du Lac Léman et des Alpes savoyardes. Des routes d'excellentes caractéristiques reliant ces régions à l'autoroute Paris-Marseille doivent donc être impérativement aménagées dans l'attente d'une liaison autoroutière qui sera la solution d'un avenir que nous espérons rapproché. On capterait ainsi l'essentiel du trafic entre les îles britanniques, le Bénélux et la région des montagnes et des lacs de France, d'Italie et de Suisse. Ces routes constituent un objectif prioritaire pour les autorités des régions franco-helvétiques intéressées.

Mais outre ces plans de grande envergure, il faut aussi résoudre les problèmes posés par le trafic local. S'il est actuellement anémique, c'est d'une part à cause du débit insuffisant des routes et, d'autre part, à cause des formalités frontalières et douanières non adaptées aux exigences de liberté de mouvement de notre époque.

Tous ces problèmes du « contentieux » franco-suisse, ainsi que les modalités d'une coopération efficace et constante, peuvent trouver des solutions satisfaisantes pour les deux parties, dans le respect le plus strict de leurs intérêts mutuels, à condition de ne jamais perdre de vue leur solidarité de destin, au sein d'une Europe engagée sur la voie de l'unité.