Les autoroutes et l'aménagement du territoire

Autor(en): **Monod, Jérôme**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888085

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Les autoroutes et l'aménagement du territoire

Jérôme MONOD

Délégué général à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

D'abord moyens d'échange, plus tard, moyens de puissance et de conquête, les transports ont aussi permis la propagation des idées et la connaissance des hommes. Le XVIIIe siècle et surtout le XIXe siècle en firent l'instrument majeur de l'expansion économique.

L'aménagement du Territoire est concerné par l'une des finalités des transports, celle qui, au-delà de la promotion de l'économie dans son ensemble, vise à contribuer à la répartition géographique la plus souhaitable des hommes et de leurs activités, et à mettre à leur disposition des moyens de relation adaptés aux besoins du présent et réservant les développements de l'avenir.

Bien plus, à notre époque le besoin de mobilité est tel que bien souvent la politique des communications coïncide pour l'opinion avec l'aménagement du territoire : la généralisation de l'automobile plus rapide que la mise en place d'une infrastructure propre à l'accueillir se traduit par des revendications de plus en plus pressantes. Si l'État pouvait répondre à ces demandes en développant toute une infrastructure correspondant à des besoins

immédiats et facilement mesurables, les dépenses effectuées seraient sans doute justifiées par un rendement économique immédiat; mais une telle politique, systématiquement menée, conduirait à renforcer les axes de transport existants qui, eux-mêmes, sont souvent mieux adaptés aux besoins actuels ou passés de l'économie, qu'à ses besoins futurs.

Ainsi, le schéma radial du réseau routier, résultant d'une tradition centralisatrice qui d'ailleurs ne reflètait aucune volonté consciente d'aménagement du territoire, s'est mis, à partir d'un certain degré de réalisation, à renforcer les raisons qui l'avaient initialement justifié; désormais il ne peut plus que se nourrir de ses progrès, à moins que ne soient introduits d'autres critères dans le système des choix.

C'est à la définition de ces critères nouveaux que nous nous sommes attachés dès la création de la Délégation à l'Aménagement du territoire.

Au-delà des considérations purement économiques et des critères de rentabilité immédiate et de rentabilité à terme, nous avons, pour notre part, avancé quelques idées simples.

— La première est que compte tenu de ses caractéristiques fondamentales qui sont de permettre des liaisons à courtes, à moyennes ou à longues distances, dans des conditions de rapidité, de sûreté et de confort, il est indéniable que l'autoroute représente un élément capital pour l'aménagement du territoire, au même titre que les autres supports de transport rapide;

— que donc il convient de l'utiliser au mieux, en faisant en sorte que le schéma autoroutier de la France prenne en compte les principales priorités que nous nous sommes fixées.

Parmi ces priorités l'une des plus importantes est sans conteste l'édification d'une nouvelle armature urbaine appuyée sur « les métropoles d'équilibre ». Pour que ces métropoles d'équilibre jouent véritablement le rôle qui leur a été assigné, c'est-à-dire pour qu'elles constituent un contrepoids à l'attraction exercée par la région parisienne, il faut d'abord qu'elles soient bien reliées à Paris bien sûr, mais également entre elles, et le cas échéant avec le reste de l'Europe.

Il faut également qu'elles soient dotées d'un système autoroutier urbain qui permette une circulation rapide entre leurs différents pôles. C'est la raison pour laquelle, à différentes reprises, le Fonds d'Intervention pour l'aménagement du territoire a été autorisé à participer au financement de liaisons autoroutières, comme Lyon-St-Étienne ou Metz-Nancy par exemple.

Ce que l'on peut dire d'une manière très générale c'est que, plus que tout autre, peut-être, le facteur « temps » est un facteur fondamental pour l'aménagement du territoire.

Dans la mesure où l'autoroute modifie ce facteur temps, il devient un outil essentiel pour l'aménagement de notre territoire. Il reste bien sûr à éviter que la structure de notre réseau autoroutier ne devienne, comme l'a été le réseau de chemin de fer ou le réseau routier un puissant facteur de centralisation au bénéfice exclusif de la région parisienne.

Et c'est là que, bien souvent, les critères de l'aménagement du territoire s'opposent aux critères de rentabilité au moins immédiate, car si les liaisons autoroutières de nos grandes métropoles avec Paris ne posent aucun problème en elles-mêmes, si ce n'est un problème d'échelonnement des travaux dans le temps, il n'en va pas de même des autres liaisons autoroutières et en particulier des liaisons autoroutières des métropoles entre elles. C'est pour elles que l'aménagement doit faire preuve d'esprit d'anticipation et avoir présent à tout moment le fait que telle liaison, qui ne s'impose pas à l'heure actuelle car le trafic qu'elle supporte n'est pas suffisant pour justifier une autoroute, peut devenir une nécessité à l'échéance de vingt ans.

Aménager le territoire, c'est bien sûr agir au jour le jour et faire en sorte que toutes les parties du territoire reçoivent leur juste part des fruits de l'expansion, c'est aussi en matière de communication plus qu'en tout autre domaine, anticiper et préserver l'avenir.