

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 40 (1960)
Heft: 4-5: Aménagement du territoire travaux publics

Artikel: Parce qu'ils servent d'ancrage à l'aménagement du territoire : les travaux publics ne sont jamais des travaux inutiles
Autor: Simon, Jacques-François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887523>

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: 13.01.2026

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

Parce qu'ils servent d'ancrage à l'aménagement du territoire

LES TRAVAUX PUBLICS NE SONT JAMAIS DES TRAVAUX INUTILES

par Jacques-François Simon
Rédacteur au journal
« Le Monde »

Dût leur modestie en souffrir, nos ministres des travaux publics ne font guère dans leurs discours d'inauguration que paraphraser celui de Périclès : « La cité qui fait exécuter de grands travaux s'assure l'abondance pendant leur exécution et la gloire éternelle une fois qu'ils sont achevés ». Mais si les travaux publics ont souvent pour prétexte des soucis de prestige et sont toujours des occasions de travail, ils deviennent de plus en plus des sources de richesses. Ce qui distingue les Pyramides de l'aéroport d'Orly ce ne sont pas tant les radars qui ont remplacé les astrologues égyptiens que le fait que ces pistes immenses ouvertes aux quatre vents du monde permettent de multiplier à l'infini les occasions d'échanges. Depuis une vingtaine d'années surtout les travaux publics sont décidément passés de l'âge du

« somptuaire » à celui de « l'utile ». Sur cet échiquier de moins en moins limité par les frontières régionales ou nationales que constitue l'espace aménagé de nos économistes, les ouvrages « d'art et d'industrie » représentent les tours.

Ce qui explique qu'obligé de choisir parmi la longue liste de records battus en France ou à l'étranger par les entrepreneurs français, il nous a semblé préférable de détacher les réalisations qui illustre le mieux cette nouvelle orientation. Ce ne sont peut-être pas les plus spectaculaires, mais elles ont le mérite de montrer comment l'ingénieur, l'entrepreneur, l'économiste et l'homme politique peuvent collaborer pour transformer une région et enrichir un pays. Ceci est un tableau rose qui, si on analysait les cas où cette collaboration n'a pas été voulue ou possible, virerait au sombre et fournirait une preuve « a contrario ».



JACQUES-FRANÇOIS SIMON

Une usine sur la mer : DUNKERQUE

Dans un vombrissement continu les monstres jaunes au dur nom de « scrapers » gravissent la dune en file indienne. Arrivés au sommet, leurs mâchoires remplies de sable, ils déboulent vers la plaine et vont déverser leur chargement quelque part dans un coin de ce paysage lunaire. Cette dune qu'ils ont construite ils la défont peu à peu : à l'emplacement qu'elle occupait la terre tassée va pouvoir supporter les fondations d'un laminoir.

Sur le sol de gros tuyaux bruns serpentent jusqu'à la mer où ils rejoignent la drague qui, tel un pachyderme assoupi, silencieusement aspire ses 7 mètres cubes de sable à la minute. Au delà de la drague d'immenses pieux de fer un à un martelés dans la mer s'alignent et commencent de barrer l'horizon.

Dunkerque à peine remise des blessures de la guerre est en train de construire la plus grande aciérie d'Europe et un nouveau port pour la desservir.

Situé à l'ouest du vieux port pétrolier, un bassin de 1 500 mètres de long et de plus de 200 mètres de large sera isolé de la mer par une digue de 5 kilomètres.

Le long du bassin s'élèveront les hauts-fourneaux en ligne, puis, vers l'intérieur, l'aciérie et les laminaires. Les travaux, 10 millions de mètres cubes de terrassement, sont répartis en deux tranches. La première qui sera terminée à la fin de 1962 comportera un haut-fourneau, une aciérie à oxygène et un laminoir pour tôles fortes. La seconde, un deuxième haut-fourneau, une ou deux cornues supplémentaires pour l'aciérie et surtout un train continu pour tôles minces et moyennes.

L'ampleur du programme et sa variété expliquent le nombre de problèmes qu'eurent à résoudre les entrepreneurs chargés de l'exécuter. Le

dragage et la construction du bassin artificiel pouvaient bénéficier de l'expérience hollandaise. L'implantation d'un complexe sidérurgique sur un sol mal fixé suscita des solutions originales. L'audace économique qui les a provoquées n'est cependant pas moins intéressante que ces prouesses

techniques. Grâce à son complexe industriel Dunkerque sera demain un pôle d'attraction pour la main-d'œuvre de la région du Nord. Grâce à son port minéralier elle pourra jouer dans d'excellentes conditions sa carte de fenêtre de l'Europe sur la Mer du Nord.

Un miracle de l'eau :

LE CANAL DU BAS-LANGUEDOC

Entre Arles et Béziers, la route pendant des kilomètres serpente à travers les champs de vigne. Le Languedoc ne vit que de la vigne et pour cela en vit mal. Le remède à la misère épisodique née de la surproduction serait de diversifier les cultures. Une seule chose empêchait jusqu'à présent de l'appliquer : le manque d'eau.

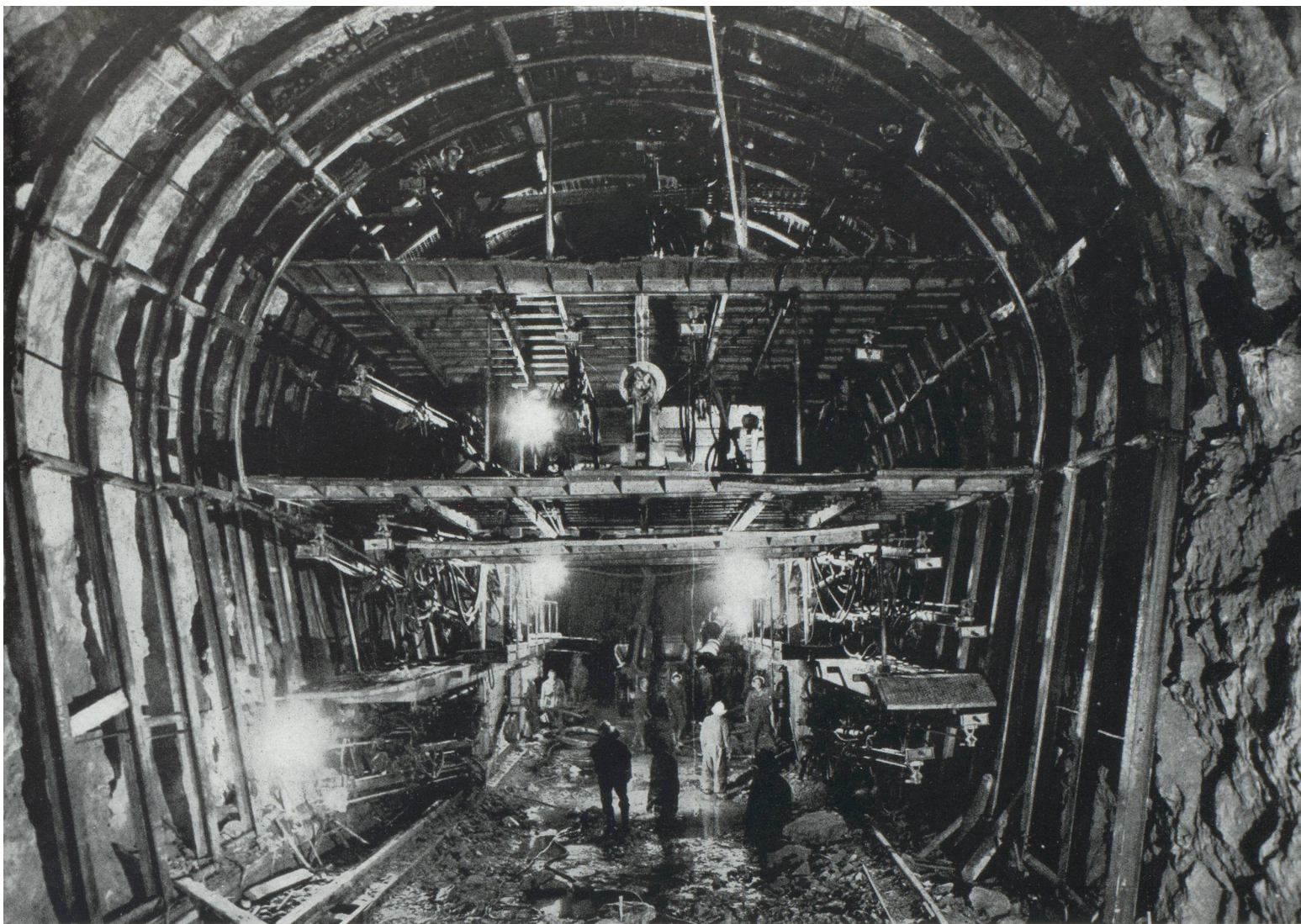
Les 5 000 ouvriers qui depuis deux ans travaillent sur les chantiers du canal du Bas-Languedoc vont désormais permettre de le faire. Mais il aura fallu plus d'un siècle de projets et... de déceptions, et de nombreuses années de préparation de la part des ingénieurs de la Compagnie nationale d'aménagement de la région du Rhône et du Languedoc, avant que commencent les travaux.

Un grand canal d'irrigation de 20 mètres de large et 6 mètres de profondeur prélèvera les eaux du Rhône au nord d'Arles et les amènera 240 kilomètres plus loin, jusqu'aux portes de Narbonne. Sur cette artère centrale se grefferont 200 kilomètres de canaux secondaires. Pour cela 2 barrages, 3 usines hydroélectriques, 11 stations

de pompage, 3 galeries de 2 000 mètres, 22 aqueducs devront être construits.

Une partie de ces travaux a déjà été réalisée : la prise d'eau sur le Rhône, une cinquantaine de kilomètres de canal principal, 20 kilomètres de la branche maîtresse et la station de pompage de Pichegru qui est une des plus importantes du monde.

Mais, et c'est l'intérêt de l'opération, la compagnie du Rhône ne se borne pas à construire le canal ; elle aide à mettre en valeur les 120 000 hectares de terrains que ses travaux permettront d'irriguer. Des enquêtes foncières et agricoles, des campagnes de vulgarisation, des essais de culture ont déjà abouti à des résultats : 2 000 hectares de vergers ont remplacé la vigne sur les terres irriguées. La compagnie a été jusqu'à mettre en place un service d'organisation des marchés pour favoriser l'exportation des nouvelles productions du Languedoc. S'il y a un « miracle de l'eau » dans cette région il ne faut pas en attribuer tout le mérite au canal. Autant que l'ouvrage d'art compte la manière de s'en servir.



Une main tendue à travers l'Europe

LE TUNNEL SOUS LE MONT-BLANC

Les grandes idées sont le plus souvent des idées simples. Il aura fallu presque deux siècles de projets et de contre-projets et quinze ans de discussions pour que se réalise la prophétie du savant genevois Horace-Benedict de Saussure qui écrivait à la fin du XVIII^e siècle : « Un jour viendra où l'on creusera sous le Mont-Blanc une voie charretière et ces deux vallées, la vallée de Chamonix et la vallée d'Aoste, seront réunies. » C'est qu'en matière de travaux publics, les ingénieurs sont presque toujours freinés par les administrateurs et les financiers, surtout lorsque comme dans le cas du tunnel routier sous le Mont-

Blanc leurs projets intéressent deux pays.

Depuis plus d'un an montés sur les échafaudages roulants les « jumbo » d'où ils dardent sur la roche les longues antennes de leurs perforatrices, Italiens et Français avancent les uns vers les autres. A la vitesse moyenne de 12 mètres par jour il leur faudra deux ans et demi pour parcourir les 12,600 km qui séparent Chamonix d'Entrèves.

Cette collaboration de deux pays qui ont choisi de se rencontrer à travers la plus haute montagne d'Europe est déjà remarquable. Mais outre les prouesses techniques dont il a été

l'occasion, le tunnel sous le Mont-Blanc présente l'avantage d'ouvrir un des grands axes de la circulation européenne. Occupant une position centrale à mi-chemin et en ligne droite entre Paris et Rome, point de convergence des routes continentales venant de l'Atlantique, de la Manche ou de la mer du Nord, il desservira les trois quarts de la France, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne occidentale et une partie de la Suisse, soit une population d'environ 130 millions d'habitants. Au siècle de l'automobile il va devenir la plaque tournante du tourisme européen.

Au
carrefour
des



L'AÉRODROME D'ORLY

pistes
du
monde

Depuis quinze ans l'Aéroport de Paris a ouvert à Orly un chantier permanent. Son histoire est celle d'un effort concerté pour suivre les progrès prodigieux des transports aériens. Jamais l'entrepreneur n'avait été talonné d'aussi près par le technicien, les réalisations de celui-ci risquant toujours de dépasser les prévisions de celui-là. La gageure semble avoir été tenue à Orly où s'achève aujourd'hui la seconde étape des travaux.

Les efforts ont d'abord portés sur la partie de l'Aéroport située à l'est de la route nationale N° 7 de Paris à Fontainebleau. Une nouvelle piste de 2 400 mètres de longueur, un centre technique groupant les installations de contrôle et de sécurité ont complété l'infrastructure existante. Trois hangars métalliques et un bâtiment atelier ont d'autre part été mis à la disposition des compagnies.

A partir de 1955 ont commencé les travaux d'aménagement sur les

800 hectares de terrains situés à l'ouest de la nationale N° 7. Tout de suite un problème s'est posé. Étant donné le rôle que joue la nationale N° 7 dans la desserte de la banlieue sud de Paris, on ne pouvait retenir la solution d'une déviation autour de l'aéroport qui, d'autre part, est bordé par la branche de Corbeil de l'autoroute du sud. Il fallut donc admettre que la route traverserait le terrain. Cette solution nécessaire mais intéressante puisqu'elle permettait d'assurer une desserte parfaite de l'aérogare entraîna la construction de nombreux ouvrages d'art, notamment de 13 ponts pour enjamber la tranchée routière. L'un d'entre eux supporte la piste est-ouest qui a été prolongée jusqu'à 3 200 mètres.

Il y a quelques semaines a été inauguré un nouvel hangar métallique et la nouvelle aérogare sera mise en service au début de l'année prochaine.

Mesurant 300 mètres d'ouverture, et 52 mètres de profondeur le hangar de la T.A.I. est construit en « porte-à-faux » c'est-à-dire ne comporte pas de pilier intérieur, ce qui permet d'abriter des appareils de dimensions variées sans perdre de place. Six « Boeing 707 » ou huit « Caravelle » par exemple.

La nouvelle aérogare conçue pour recevoir de 7 à 8 000 passagers par jour est un grand bâtiment de 200 mètres de long prolongé par deux jetées de 200 mètres chacune. Les façades sont des murs-rideaux suspendus élastiquement sur l'ossature pour diminuer la sonorité. Chacun des six étages a une destination bien précise. Au rez-de-chaussée, le hall public de

départ et d'arrivée ; au premier étage, une galerie marchande ; au deuxième, la salle de transit et un hôtel de 18 chambres ; au troisième, le bar et les restaurants ; au quatrième, la terrasse, une brasserie et un hôtel de 40 chambres ; au cinquième, les bureaux d'opération des compagnies, les services techniques et météorologiques ; au sixième enfin, les terrasses ouvertes au public. Autour de l'aérogare l'ensemble des parcs de stationnement offre une capacité de 3 500 places.

L'inauguration de l'aérogare et des installations annexes marquera la fin de la deuxième étape des travaux, la plus importante. Après 1961 le rythme des investissements doit s'atténuer mais

un nouveau plan d'équipement actuellement en préparation comportera l'aménagement d'installations annexes : aires de frêt et parcs de stationnement, construction d'un nouvel hangar...

L'importance des investissements, 477,90 millions de nouveaux francs, en neuf ans pour l'ensemble de l'aéroport de Paris, font d'Orly le plus cher de nos travaux publics. Le plus nécessaire aussi, le trafic passagers a été multiplié par 7 depuis 1949, et le plus rentable. Si demain le premier aéroport parisien devient le premier d'Europe, le pays tout entier ne peut en effet que profiter de cet immense tournoiement de richesses aux portes de sa capitale.

Jacques-François SIMON

