

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

**Artikel:** Le grand itinéraire routier franc-comtois de la mer du Nord à la Méditerranée  
**Autor:** Bonnaud Delamare, Roger  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888080>

### **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:** 14.04.2026

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

# Le grand itinéraire routier franc-comtois de la mer du Nord à la Méditerranée

Roger BONNAUD DELAMARE

*Ancien Préfet de la région Franche Comté*

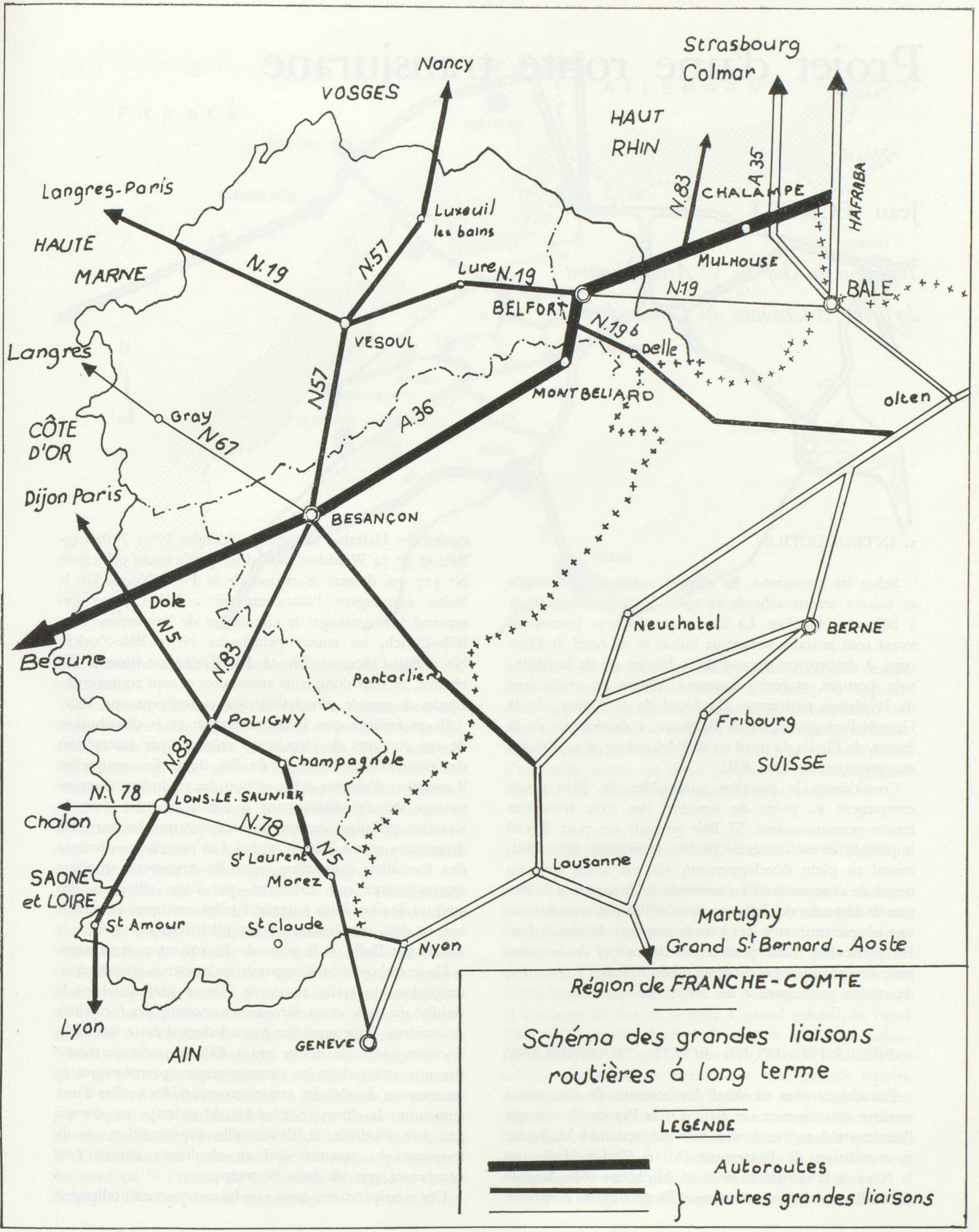
De la vallée du Rhin à la vallée du Rhône, entre la Bourgogne et la Suisse, la Franche-Comté offre, en pointillé, passage à un grand itinéraire routier international. Dans un relief tourmenté, de Belfort jusqu'à Besançon, la route actuelle suit la vallée du Doubs, s'attachant à la rivière à travers des sites ravissants, et, entre montagne et eau, elle retient le touriste par son charme, réduisant aussi sa vitesse. Aussi lorsque les transports routiers lourds veulent s'engager sur cet itinéraire pittoresque, et le plus direct, ils hésitent souvent devant les sinuosités du parcours. L'actuelle économie routière franc-comtoise est essentiellement touristique. Les comptages routiers ne notent, en campagne, qu'environ 5000 véhicules jour.

Cependant dans l'agglomération Belfort-Montbéliard et jusqu'à Mulhouse, à Besançon, à Dôle et jusqu'en Bourgogne, aux abords des grandes villes, l'intensité du trafic routier croît d'année en année. Des forêts du Jura, des fruitières, des usines métallurgiques ou chimiques, les produits augmentent régulièrement et posent des problèmes aux autorités responsables de la circulation. Aussi les Conseils Généraux et certaines communes ont-ils aidé l'État à l'aménagement des itinéraires. Des virages ont été redressés, des tronçons élargis, des ouvrages d'art construits. Mais pour satisfaire l'économie régionale et lui apporter une animation nouvelle, la solution véritable ne peut être que la construction d'une autoroute. Parmi les objectifs du VI<sup>e</sup> plan, la Région Franche-Comté donne à ce projet une particulière priorité.

Prêt à en examiner le projet, le Ministre de l'Équipement possède déjà quelques indications sur ce projet classé sous le n° A 36. Mais une étude méthodique et chiffrée n'a pas été entreprise. Les tracés possibles sur l'une ou l'autre rive du Doubs, l'emplacement des échan-

geurs, les futurs ouvrages d'art enjambant rivières ou montagnes, mais aussi la rentabilité de l'opération compte tenu de l'animation économique, susceptible de croître en progression géométrique, devront faire l'objet d'études soigneusement conduites pour éviter toute déception aux populations de la Comté et aux entreprises qui réaliseront ou financeront les travaux.

Car la construction d'une telle autoroute, dans un relief aussi tourmenté reliant l'autoroute allemande Hafraba à l'autoroute A6, comporte des investissements considérables de l'ordre du milliard et demi. Rattaché par Mulhouse à l'autoroute d'Alsace, par Beaune à celle de Paris à la Méditerranée, le futur grand axe routier franc-comtois, d'environ 250 kilomètres, serait raccordé d'Ouest en Est par des bretelles à la Suisse, notamment Pontarlier, aux Verrières et à Vallorbe. Complétant utilement l'autoroute Chamonix-Genève-Mâcon, il désenclaverait les cantons romands qui y auraient accès par un réseau routier normal amélioré, et compléterait, sans lui faire une préjudiciable concurrence, l'autoroute de la Suisse centrale allant en Italie du Nord par le Saint-Gothard. La réalisation de ce grand axe apporterait à la Franche-Comté et aux Cantons romands une animation créatrice indiscutable, complétant les heureux effets des autres voies de communication, canal à grand gabarit européen, voie ferrée électrifiée. Une nouvelle économie s'organiserait, grâce à la clientèle des pays scandinaves, d'Allemagne du Nord et du Bénélux allant par le plus court chemin vers la Méditerranée. La grande voie royale de l'ancienne Lotharingie allant de l'Alsace à la Bourgogne, rayonnant vers la Suisse, à travers les admirables paysages de la vallée du Doubs et des montagnes du Jura, prendrait ainsi une forme moderne pour le grand bien de l'économie franco-suisse.



Langres-Paris

HAUTE MARNE

VOSGES

Nancy

HAUT RHIN

Strasbourg Colmar

N.83

MULHOUSE

N.19

N.19

N.796

N.83

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78

N.78