

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 53 (1973)
Heft: 1

Artikel: L'autoroute Beaune-Mulhouse
Autor: Collaveri, François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887402>

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: 18.04.2026

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

Tout au long de l'autoroute A36 le cial est présent pour vous accueillir.

- 1 Début de l'Autoroute (Beaune)
- 2 CIAL Dôle
- 3 CIAL Besançon
- 4 CIAL Montbéliard
- 5 CIAL Belfort
- 6 CIAL Mulhouse
- 7 CIAL Bâle
- 8 CIAL Lausanne

AUTRES SUCCURSALES DANS L'EST :

- 9 CIAL Colmar
- 10 CIAL Strasbourg
- 11 CIAL Haguenau
- 12 CIAL Metz
- 13 CIAL Thionville



CREDIT INDUSTRIEL D'ALSACE ET DE LORRAINE

 GROUPE CIC

L'Autoroute Beaune-Mulhouse

François COLLAVERI

Lorsqu'elle reliera Beaune à Mulhouse, l'autoroute A 36 desservira trois provinces françaises et prolongera, jusqu'aux vallées de la Saône et du Rhône, le grand axe autoroutier du Rhin.

Faut-il dire que nos trois provinces attendent avec impatience l'achèvement des travaux ?

A l'ouest du tracé, la Bourgogne qui s'efforce, grâce à un plan d'équipement bien ordonné, d'appeler chez elle une industrialisation plus poussée — tout en sauvegardant ses richesses historiques et son espace rural — a inscrit l'autoroute parmi les toutes premières réalisations qu'elle réclame, car Dijon, sa capitale, magnifiquement équipée pour accueillir les entreprises les plus modernes, dotée de toutes les ressources d'une capitale, a compris ce qu'elle peut gagner avec son rattachement à Paris, à la vallée de la Saône, à l'est vers le Rhin et au nord par Langres grâce à des voies de communication rapides et sûres. Elle renforcera une situation privilégiée au centre d'une zone riche déjà d'activités les plus diverses.

Beaune y gagnera peut-être encore davantage. Elle est justement fière de ses trésors touristiques, de sa table, de ses vins, mais elle ne souhaite pas demeurer seulement une ville-musée et un haut-lieu de la gastronomie bourguignonne. Contrairement à tous les pronostics, l'autoroute lui vaut un nombre accru de visiteurs. On y multiplie les lits d'hôtels. Ce n'est pas pour la satisfaire complètement, car elle a d'autres ambitions. Quatre autoroutes convergeront bientôt vers elle et la Saône, canalisée, y sera accessible à des convois de 3 000 tonnes. C'est un défi auquel Beaune répond. Elle entreprend, avec toutes les Collectivités régionales et locales, avec le patronage décisif du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, une création originale : l'installation d'un « port terrestre » où seront rassemblés tous les moyens modernes d'accueil, de communication instantanée, de transbordement, de manutention et, peut-être même, de transformation, qui rendront plus sûres, plus rapides et, en

définitive, moins coûteuses pour les transports routiers, des opérations restées jusqu'ici difficiles et compliquées, faute de moyens judicieusement rassemblés.

Le projet est ambitieux. Il est à l'échelle européenne. Ceux de nos amis de Suisse et d'Allemagne qui le connaissent lui promettent le succès.

Plus à l'est, région intermédiaire sur notre parcours, la Franche-Comté sera sans doute la grande bénéficiaire de l'A 36. Elle est restée trop longtemps à l'écart des grandes transformations économiques pour ne pas ressentir la nécessité de se donner très vite les moyens modernes de son développement. Les écrits, les discours de ses représentants mettent l'accent sur le rôle que jouera, dans l'économie comtoise, l'autoroute nouvelle avec ses échangeurs raccordés au réseau routier traditionnel. Ils mettent aussi l'accent sur l'amélioration très sensible qu'ils attendent des liaisons transversales à établir entre l'A 36 et la Confédération helvétique. Aussi, les Préfets, les Conseils Généraux, les instances régionales et départementales ont-ils veillé à ce que l'A 36 soit complétée par une structure routière « en arête » afin de désenclaver et de restructurer le pays. Nos amis suisses ne seront pas indifférents au rappel de quelques mesures déjà financièrement prévues par le Gouvernement français afin de multiplier nos relations avec eux :

— c'est la Nationale 9 bis, reliant Belfort à Delle, devant se raccorder ultérieurement à la voie expresse transjurasienne qui, après Olten, retrouvera l'autoroute Bâle-Berne.

— c'est la Nationale 67 qui, grâce à des crédits d'origine diverse, tous généreusement octroyés, sera améliorée sur la plus grande partie de son parcours afin de permettre de relier Lausanne en beaucoup moins de deux heures, aux échangeurs de l'A 36.

— c'est la Nationale 5, qui relie Paris à Genève par Lons-le-Saulnier et le Col de la Faucille, pour laquelle un effort exceptionnel a été prévu.

En ce qui les concerne, les Francs-Comtois apprécient d'autant plus cette convergence de moyens qui vont être

mis en œuvre qu'ils voient se multiplier déjà les contacts entre Suisses et Français dans leur région. La Suisse a besoin d'une main-d'œuvre qu'elle ne trouve plus chez elle et même difficilement près de ses frontières, comme elle le faisait autrefois. Mais 3 500 ouvriers habitant notre province comtoise se rendent encore, chaque jour, au Locle, à la Chaux-de-Fonds et sur quelques autres lieux de leur travail. Cette interdépendance dans la production a fait envisager d'autres formes de collaboration que l'A 36 rendra plus faciles. Il y a encore l'échange des touristes, surtout pendant les week-end. Quel moyen plus sûr de les multiplier que l'autoroute? Les relations entre professeurs et chercheurs, jusqu'ici limitées entre Besançon et Neuchâtel, s'étendent à Genève et à Lausanne dont les universités sont déjà fréquentées par quelques centaines d'étudiants francs-comtois.

A l'autre extrémité du tracé, l'Alsace méridionale, en avancée dans le monde rhénan, se sentira, grâce à l'autoroute plus proche encore de ses voisins et, notamment, de Bâle. L'A 36 et aussi l'A 35 de Strasbourg à Mulhouse, une meilleure liaison avec l'aéroport « binational », des rocade intéressantes plusieurs villes, quelques autres projets français et suisses, autant de réalisations qui feront, plus encore que dans le passé, de cette zone frontalière un point de rencontre véritablement exceptionnel.

Certains veulent voir, dans la construction de l'A 36, un

des aspects d'une compétition amicale. Il est vrai que nos voisins suisses veulent, tout naturellement, réaliser grâce à leur réseau, une traversée plus facile de leur territoire et un meilleur franchissement des Alpes vers le réseau italien, auquel nous nous raccordons ou nous raccorderons nous-mêmes par d'autres voies, déjà créées ou en projet. Ainsi, l'autoroute Bâle-Berne une fois achevée, donnera-t-elle aux automobilistes venant du nord la tentation de se diriger vers Lausanne, vers Milan et Gênes en évitant la France, par les passages du St-Gothard et du Simplon. Cette compétition me semble naturelle. C'est à l'automobiliste de faire son choix à partir de raisons qui lui sont personnelles : sa destination, le temps dont il dispose, le goût qu'il peut marquer pour telle ou telle région traversée avec les curiosités ou les préférences qui sont les siennes. Mon opinion est qu'il n'y a aucun inconvénient à multiplier les moyens de liaison et de rapprochement, quelles que soient les orientations de trafic que nous aurons à connaître : le suréquipement n'est pas encore à redouter. Ce qui est bien sûr, en revanche, c'est que, pour les régions françaises traversées, mais aussi pour les trois pays dont la géographie et l'histoire, depuis longtemps, ont fixé les frontières à un même carrefour, l'A 36 ne peut qu'apporter de nouvelles chances de prospérité, d'autres moyens de se bien connaître et de s'estimer davantage.

*La Société d'Équipement de la Région de Chambéry — S.E.R.C. —
PROPOSE DES TERRAINS ÉQUIPÉS, à tous les industriels désireux
de s'implanter dans la région Chambérienne :*

BISSY

30 ha disponibles

LES LANDIERS

35 ha en cours

BARBY

14 ha

LA RAVOIRE

23 ha

en cours

CHAMBÉRY VOUS OFFRE :

Le cadre de vie d'une région touristique au carrefour des autoroutes alpines.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS :

S.E.R.C. — Le Méridien, 1, place du Centenaire - 73000 Chambéry

Tél. (79) 34-26-84

34-26-96