

# L'axe Centre Europe-Atlantique

Autor(en): **Escande, Louis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **57 (1977)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886887>

## **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

## L'axe Centre Europe - Atlantique

L'histoire de notre pays, sa configuration géographique et les traditions centralisatrices de l'Administration ont conduit à concentrer trop longtemps sur Paris les grands courants de circulations en les développant dans le sens Nord Sud. Le Sud-Ouest et le Centre de la France se trouvaient ainsi défavorisés sans possibilité de liaison directe et rapide avec les Pays du Centre de l'Europe et la Côte Atlantique.

Aussi, s'agissait-il de promouvoir le premier équipement routier transversal moderne au milieu de la France afin de mieux équilibrer notre territoire dans le domaine des voies de communication.

C'est le but que s'est assignée, dès novembre 1967, date de sa création, l'Association pour la Route Centre Europe-Atlantique (A.R.C.E.A.) dont l'objet est d'entreprendre toute action économique, touristique et culturelle tendant au développement de l'axe routier considéré.

A partir de ces données, une étude technique et économique fut entreprise et publiée à la fin de l'année 1968 avec l'appui de la Direction des Routes et de la Circulation Routière du Ministère de l'Équipement.

Le but de l'étude était de comparer plusieurs schémas possibles d'aménagement — 8 au total — d'évaluer les trafics à terme en fonction des investissements prévus dans chacun de ces schémas, enfin d'apprécier les avantages économiques en résultant.

L'axe retenu passerait au Nord du Massif Central, desservirait, du côté atlantique, aussi bien Nantes, La Rochelle que Rochefort et Bordeaux, Poitiers et Angoulême aurait aussi une vocation de plaque tournante et de relais en direction de Limoges, tête de ligne d'un tronçon commun qui rejoindrait par Guéret, Montluçon et Moulins les villes de Digoïn et Mâcon, et assurerait les liaisons avec Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et Lyon, pour atteindre l'Italie à travers les Alpes par le réseau autoroutier prévu à cet effet.

La partie « Est » de l'itinéraire permettrait par une liaison avec Mulhouse (par Digoïn, Montceau-les-Mines, Châlon-sur-Saône, Beaune, Dôle, Besançon, Belfort) de rejoindre facilement l'Allemagne du Sud, et par une liaison avec Genève (par Digoïn, Mâcon, Bourg-en-Bresse, Pont d'Ain) d'atteindre la Suisse.

Ce secteur géographique Est, en ce qui concerne notamment la Région Bourgogne et le département de Saône-et-Loire — qui dispose de possibilités importantes d'investissements —, devrait ainsi pouvoir renforcer ses échanges économiques avec la Suisse.

Les autres liaisons autoroutières existantes ou projetées dans ce secteur — telle la liaison Dijon-Nancy-Metz-Sarrebrück — développeront efficacement ce dispositif et permettront d'atteindre rapidement l'ensemble du Nord de l'Europe.

Ainsi, seraient assurées des communications continues et de grand débit de l'Atlantique à l'Europe du Nord, du Centre et du Sud.

L'avantage d'un tel réseau serait en outre de désenclaver les régions du Centre déshéritées du point de vue économique et ne disposant actuellement d'aucune infrastructure routière moderne adaptée aux nécessités du trafic actuel.

S'inscrivant donc dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire dynamique et clairvoyante, l'axe Centre Europe Atlantique a fait l'objet en 1971 d'une inscription au schéma directeur routier français et retient aujourd'hui l'attention de tous les pouvoirs publics et de tous les élus nationaux et locaux par les incidences économiques qu'il comporte. Car si l'effet premier d'une voie rapide est de permettre un gain de temps et de coût d'utilisation des véhicules automobiles, son influence est en fait beaucoup plus profonde sur le plan socio-économique.

Aussi importe-t-il d'analyser de façon spécifique les conséquences possibles et probables de la mise en service de liaisons routières rapides Est-Ouest sur l'économie des régions traversées par ces liaisons. Économie considérée sous les aspects principalement agricoles et industriels, mais aussi des activités tertiaires et du tourisme.

### La R.C.E.A. et l'agriculture


Sur l'étendue du territoire intéressé par l'axe routier Est-Ouest, les productions agricoles et les richesses naturelles sont très variées et constituent un élément non négligeable de l'activité économique.

A cet égard, l'exploitation du bois et l'élevage sont les activités les plus significatives du point de vue des conséquences d'un axe routier.

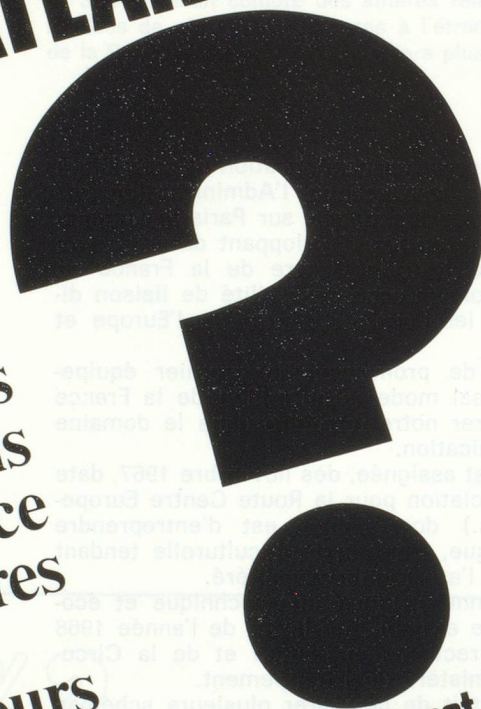
L'exploitation des ressources forestières, particulièrement dans le Limousin, dépend en effet étroitement de leur accessibilité. Un axe routier important aurait un effet structurant pour les exploitations elles-mêmes, et permettrait le transport hors région des produits transformés, voire même finis (pâte à papier, ameublement, etc...).



Emanation  
de 400 chefs d'entreprises  
de l'Ouest :



# ASSOCIATION OUEST ATLANTIQUE



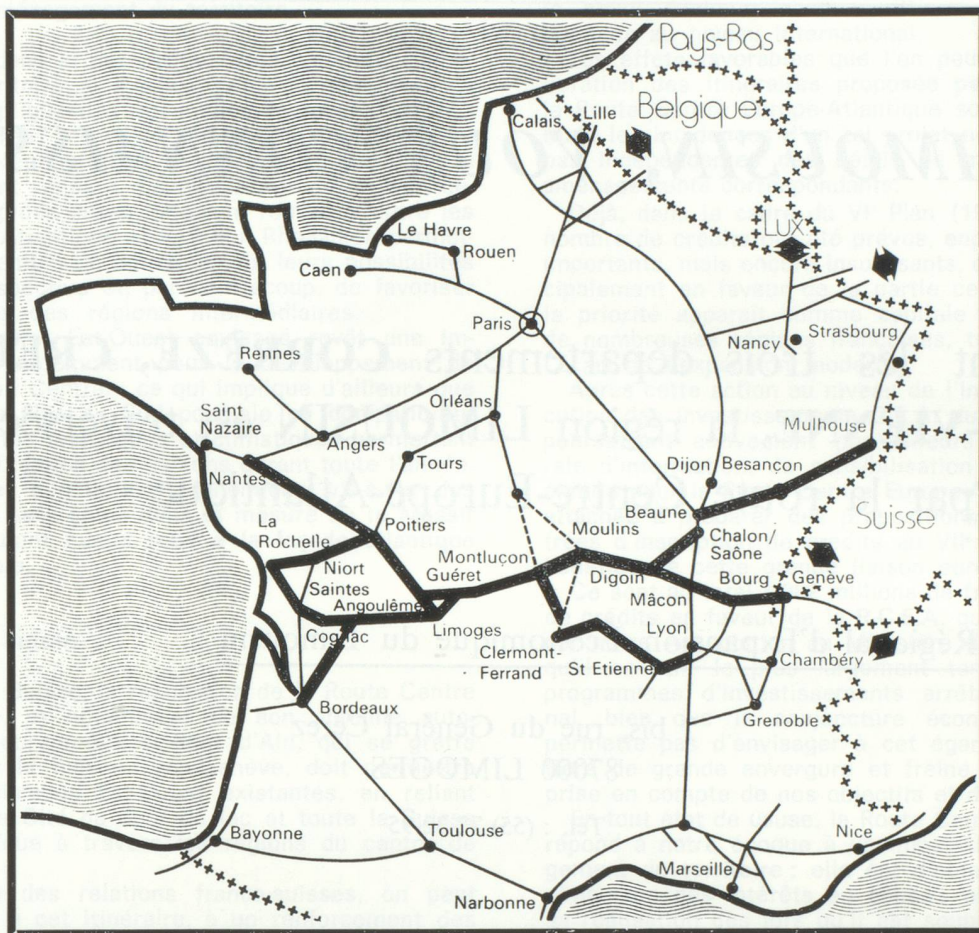
**implantations nouvelles  
extensions  
sous-traitance  
recherches de partenaires**

**une équipe d'ingénieurs  
à votre service pour :**

- des études de localisation
- une documentation précise
- la connaissance de la région  
et des entreprises
- la mise en œuvre de moyens  
publics et privés

**Association Ouest Atlantique**  
immeuble Neptune 44000 Nantes  
tél. 40-47.11.44 télex 711 416





Les ressources procurées par l'élevage peuvent être également développées. Des Charentes au Mâconnais, l'axe routier envisagé traverse toute une suite de zones d'élevage. Son existence aurait notamment un effet favorable sur la commercialisation, en favorisant une chaîne de froid entre ces régions, et en constituant un atout pour l'exportation, en garantissant la régularité des approvisionnements et les délais.

#### La R.C.E.A. et l'industrie

Le retard relatif de l'évolution industrielle des régions traversées par l'axe Est-Ouest est bien connu.

S'il existe à l'Est la région Rhône-Alpes, développée et déjà fortement structurée du point de vue industriel, il se trouve à l'Ouest un complexe pétro-chimique, tant à Nantes qu'à Bordeaux, qui devient peu à peu un véritable pôle industriel.

L'approvisionnement en matières premières se fait naturellement par voie maritime, mais le développement de la fabrication de produits chimiques de base serait favorisé par l'extension de l'arrière-pays des ports intéressés vers l'Est grâce à la réalisation d'une infrastructure routière adaptée.

Et si les régions en façade atlantique sont intéressées par l'essor d'une industrie qu'on peut qualifier de lourde, les départements plus centraux sont tournés vers les industries de transformation.

Ce type d'industries n'est pas lié aux sources de matières premières, mais les liaisons routières y tiennent cependant une place importante pour les communications entre établissements d'une même entreprise, ou

entre clients et fournisseurs d'une même branche, particulièrement dans des régions où les dessertes ferroviaires n'offrent pas un niveau de service suffisant.

C'est ainsi que les régions d'Auvergne, du Limousin, de Poitou-Charente, présentent un nombre important de petits centres industriels qui, reliés entre eux par une voie rapide, bénéficieraient d'une sorte de dynamisme d'échelle, les zones d'influence des grands centres étant accrues.

#### La R.C.E.A., le tertiaire et le tourisme

La croissance du secteur tertiaire est un phénomène important de ces dernières années, qui se trouve étroitement liée à l'urbanisation.

Améliorer les liaisons routières entre centres urbains pour favoriser les communications, c'est accroître l'importance de l'activité urbaine, que celle-ci se rapporte principalement à l'aspect économique (banques, services aux entreprises), ou à l'aspect des « ménages » (culture, loisirs), et c'est donc favoriser la naissance d'emplois tertiaires.

Dans ces activités tertiaires, le tourisme a une place à part. Toutes les régions traversées par l'axe Est-Ouest présentent un intérêt touristique évident, susceptible d'attirer une clientèle non seulement française mais aussi étrangère. Un axe routier reliant l'Allemagne du Sud et la Suisse par Chalon ou Mâcon, à Bordeaux et Hendaye, drainerait une partie des touristes se rendant en Espagne, représentant un flux important dont une partie pourrait être fixée dans les régions traversées par l'axe grâce notamment à une politique d'équipement hôtelier dynamique, adaptée à cette nouvelle clientèle.



# **LE LIMOUSIN, VOUS CONNAISSEZ ?**

Groupant les trois départements **CORRÈZE, CREUSE** et **HAUTE-VIENNE**, la région LIMOUSIN est traversée de part en part par la route Centre-Europe-Atlantique

Le Comité Régional d'Expansion Économique du Limousin

7 bis, rue du Général Cérez  
87000 LIMOGES

Tél. : (55) 77-32-95

et son Antenne Parisienne :

**Maison du Limousin**

18, boulevard Haussmann  
75009 PARIS

Tél. : (1) 770-32-63

sont à votre disposition pour vous fournir tous renseignements utiles à la préparation d'une décision d'implantation industrielle.

**LE LIMOUSIN GAGNE A ÊTRE CONNU**

**VOUS GAGNEREZ A LE CONNAITRE**



## La R.C.E.A. et l'aménagement du territoire

En se plaçant dans la perspective plus générale d'aménagement du territoire, il s'avère qu'un certain équilibre Province-Paris implique des économies régionales reliées les unes aux autres. Les pôles industriels de l'Ouest de la France ne peuvent en effet se développer que dans la mesure où ils sont reliés à d'autres zones de croissance.

Des liaisons rapides essentiellement routières entre les régions bordant l'Atlantique et le Sillon Rhodanien permettraient à cet ensemble de bénéficier de leurs possibilités de croissance respective et, par contrecoup, de favoriser le développement des régions intermédiaires.

Ainsi, l'axe routier Est-Ouest envisagé revêt une importance capitale notamment pour le développement de la région du Massif Central ; ce qui implique d'ailleurs que le tracé passe le plus au Sud possible en compatibilité avec les possibilités techniques et climatiques permettant en particulier l'utilisation des liaisons durant toute l'année.

De plus, l'effet d'incitation économique vis-à-vis des régions centrales sera accru dans la mesure où le Massif Central sera d'autant mieux relié à la façade atlantique dans son ensemble.

## La R.C.E.A. et la Suisse

A l'égard de la Suisse, la réalisation de la Route Centre Europe-Atlantique, et notamment de son antenne autoroutière Mâcon-Bourg-en-Bresse-Pont d'Ain, qui se greffe à Pont d'Ain sur la liaison Lyon-Genève, doit permettre d'améliorer les liaisons Est-Ouest existantes, en reliant par voie rapide la Cité du bout du lac et toute la Suisse au littoral atlantique à travers les régions du centre de la France.

Dans le cadre des relations franco-suisse, on peut s'attendre, grâce à cet itinéraire, à un renforcement des échanges économiques, touristiques et humains de nos deux pays amis et voisins, par la géographie certes, mais aussi par le langage et la culture, le mode de pensée et

le souci commun d'une meilleure compréhension des hommes au niveau international.

Les effets favorables que l'on peut attendre de l'amélioration des itinéraires proposée par l'Association pour la Route Centre Europe-Atlantique sont donc indéniables. Mais les incidences d'un tel projet ne sont naturellement pas indépendantes des délais de mise en service des aménagements correspondants.

Déjà, dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan (1971-1975), un certain nombre de crédits ont été prévus, engagés, et des travaux importants, mais encore insuffisants, ont été réalisés, principalement en faveur de la partie centrale de l'Axe dont la priorité apparaît comme capitale pour la renaissance de nombreuses régions françaises, tenues encore trop à l'écart de l'expansion moderne.

Après cette action au niveau de l'inscription et de l'exécution des investissements C.E.A. du VI<sup>e</sup> Plan, et tout en poursuivant activement par ailleurs son activité générale d'information, de sensibilisation et d'études, l'Association pour la Route Centre Europe-Atlantique s'est alors attachée à préparer des propositions cohérentes et chiffrées d'inscription de crédits au VII<sup>e</sup> Plan (1976-1980) au bénéfice de cette grande liaison européenne.

Ce sont au total 1 082 millions de francs de propositions de crédits en faveur de la R.C.E.A. qui ont été transmises par notre Association au Ministère de l'Équipement, pour qu'il en soit le plus largement tenu compte dans les programmes d'investissements arrêtés au niveau national, bien que la conjoncture économique actuelle ne permette pas d'envisager à cet égard une politique routière de grande envergure et freine considérablement la prise en compte de nos objectifs et de nos ambitions.

En tout état de cause, la Route Centre Europe-Atlantique répond à notre époque à un impératif essentiel d'aménagement du territoire ; elle est d'objectif européen par la dimension des intérêts en cause ; elle est urgente dans sa réalisation dès lors qu'il est souhaitable que le temps et les tendances n'achèvent pas de rendre le rattrapage économique de l'Ouest et du Centre plus difficile et plus aléatoire.

## LAVANCHY S.A.

11, rue de l'Épée de Bois, 75005 PARIS

Tél : 337-41-82 /83

*Déménagements - Transports internationaux*

**SERVICES ROUTIERS RÉGULIERS**

*entre la FRANCE et la SUISSE*

Maison en Suisse : LAVANCHY S.A., 88, rue de Genève, LAUSANNE

## BANQUE COMMERCIALE POUR L'EUROPE DU NORD (EUROBANK)

Capital : 250 000 000 de Fr.

79-81, boulevard Haussmann  
75382 PARIS CEDEX 08

Tél. 266-92-80 Tlx. 280.200 Paris « Eurbank » A, B, C, D

**Spécialisée dans le financement  
des opérations internationales**