

Georges Pompidou

Discours de Savigny-les-Beaune

Autoroutes et transports



La collection « Œuvres choisies », dirigée par Émilie Robin, rassemble les grands textes de Georges Pompidou dans un format accessible.

Déjà parus :

- n° 1 : Girondas – Nouvelle*
- n° 2 : Discours de Chicago – La crise des civilisations*
- n° 3 : Discours des Renardières – Les enjeux énergétiques*
- n° 4 : Poésie et politique – Causerie*
- n° 5 : Discours de Saint-Flour – De la politique agricole*
- n° 6 : Congrès de morale médicale – Le médecin et le politique*
- n° 7 : Le nœud gordien – L’avenir*
- n° 8 : Discours de Toulouse – Le but de la politique*
- n° 9 : Discours de San Francisco – La jeunesse*
- n° 10 : Discours à l’UNESCO – L’universalité de la culture*
- n° 11 : Discours de Savigny-les-Beaune – Autoroutes et transports*

À venir :

- n° 12 : Discours d’Albi – L’enseignement secondaire*
- n° 13 : Congrès de Nice – L’actualité de Baudelaire*
- n° 14 : De l’urbanisme – Inauguration de Villagexpo*
- n° 15 : Discours à l’Assemblée nationale – La crise de mai 1968*
- n° 16 : Discours aux associations familiales – Société et individu*
- n° 17 : Discours de Poitiers – La régionalisation*
- n° 18 : Discours à Sciences Po – Gouverner les Français*

Mesdames et messieurs,

IL EST SYMBOLIQUE que ce soit sur le territoire d'une commune, connue depuis toujours pour la qualité de son vignoble et de ses vins, que nous inaugurons aujourd'hui un ouvrage d'art qui est tourné, lui, vers les formes modernes et nouvelles de l'économie et qui pour autant n'en traverse pas moins avec amour et satisfaction ces vieux paysages de vignobles. Je remercie le président Collaveri de m'avoir épargné l'énumération de tous ceux qu'il conviendrait de remercier ici et en particulier non seulement les dirigeants mais les travailleurs qui ont collaboré à la réalisation de cette autoroute. Tout leur a été dit et je ne puis que m'associer aux paroles qui ont été prononcées.

Si aujourd'hui le président de la République vient inaugurer cette dernière partie de l'autoroute en présence de plusieurs membres du gouvernement, en présence de toutes les personnalités de la Bourgogne et les dirigeants d'entreprises, de sociétés, d'organismes nationaux qui collaborent ici et ailleurs à la réalisation des autoroutes, c'est que cette inauguration revêt un sens important non

seulement par la qualité, la grandeur de l'ouvrage puisque pour la première fois quelque mille kilomètres traverseront notre France de part en part, mais aussi parce que la décision qui a été prise en 1962 est de celles qui marquent un tournant dans la conception même des autoroutes.

C'EST POUR MOI, JE L'AVOUE, une certaine satisfaction, ayant été à l'origine de cette décision qui a amené le gouvernement à prendre position, c'est pour moi une satisfaction particulière que de pouvoir aujourd'hui l'inaugurer et constater que la tâche entreprise a été permise.

Comme le rappelait M. Collaveri, pendant longtemps la France s'est bercée de l'idée qu'elle avait un magnifique réseau routier, ce qui est vrai, et que par conséquent elle n'avait pas besoin d'autoroute et c'est ainsi qu'en 1958 nous avions encore moins de 100 kilomètres d'autoroute en service. Mais, par la suite, la décision de 1962 marquait un changement peut-être plus important encore car si le développement de la circulation automobile qui, en France, avait dépassé toutes les prévisions, rendait manifestement insuffisant en un certain nombre d'endroits notre réseau routier, c'était en particulier le cas pour le dégagement des grandes villes, c'était le cas dans les zones de densité particulière.

Nous avons tendance, nos administrations avaient tendance à considérer en quelque sorte que l'autoroute n'était rien d'autre qu'un route améliorée permettant une

circulation plus rapide, plus régulière, plus dense et que par conséquent le réseau autoroutier devait se concevoir en fonction des besoins existants de la circulation. Et partout sur nos routes on voyait apparaître ces petits cordons qui permettaient de compter le nombre de voitures qui passaient et en fonction de cette densité de circulation on décidait un moment ou à l'autre s'il y avait lieu de passer à l'autoroute.

Une telle conception conduisait évidemment à des choses très utiles comme par exemple les autoroutes de dégagement autour des grandes villes et de Paris d'abord, comme aussi à certaines liaisons particulièrement chargées au point de vue de la circulation. Mais à mon avis une telle conception négligeait ce qu'il y a de plus important dans l'autoroute, c'est-à-dire son caractère lié à l'activité économique, au développement de l'activité économique et le fait que l'autoroute n'est pas simplement chargée de faciliter la circulation, mais de répondre à des besoins, de les changer, en quelque sorte de les créer, en créant l'activité, en développant l'économie, en étant ce qu'on appelle un facteur d'entraînement.

C'est le sens que j'ai voulu donner à la décision en 1962, que j'ai fait adopter par le gouvernement, en prenant position pour l'autoroute de Lille à Marseille sans me préoccuper de savoir si en telle ou telle partie du circuit la circulation telle qu'elle existait n'exigeait pas immédiatement la voie autoroutière. Je le faisais, et le gouvernement l'a fait consciemment et nous avons tenu contre toutes les

difficultés y compris les difficultés budgétaires. Le ministre de l'Équipement ici présent doit se rappeler qu'alors que j'étais simple député, je lui ai écrit, en une année où le budget était particulièrement sévère, pour lui demander de faire attention à ne sacrifier, en aucun cas, cette priorité essentielle qui était l'achèvement de l'autoroute Lille-Marseille. Et le ministre de l'Équipement a parfaitement tenu ce que le gouvernement précédent avait promis.

UNE TELLE CONCEPTION DE L'AUTOROUTE entraîne un certain nombre de conclusions et de conséquences.

D'abord, je le répète, l'autoroute doit être continue. L'autoroute est l'équivalent de ce qu'est dans l'organisme humain le système circulatoire, elle apporte la vie et par conséquent, on n'imaginerait pas des artères qui auraient des goulots d'étranglement sous prétexte qu'à cet endroit-là l'autoroute doit être interrompue, c'est sa première et nécessaire caractéristique. Toute interruption constitue un goulot d'étranglement et par conséquent enlève à l'autoroute l'essentiel de sa capacité économique, de sa virtualité économique.

Deuxième conséquence ; ouvrons la carte, regardons-la ; la France aujourd'hui fait partie d'un ensemble, l'économie traverse les frontières, à l'intérieur de la Communauté économique bien entendu où toutes frontières sont abolies pour la circulation des marchandises et même des hommes et avec nos autres voisins, qu'ils soient ou non

candidats à entrer dans la Communauté économique. Par conséquent, l'autoroute doit être liée à l'étranger, elle doit rejoindre les réseaux routiers étrangers, c'est une deuxième condition ; elle doit être un élément d'un développement économique à l'échelle européenne. C'est ce qui se fait, c'est ce qui devra se faire aux deux extrémités de cette autoroute en reliant d'une part Lille au réseau autoroutier belge, en reliant d'autre part Marseille au réseau autoroutier italien et aussi et peut-être par priorité à l'Espagne par Montpellier et Perpignan.

Mais il y a encore un troisième aspect que je voudrais souligner. À partir du moment où l'on considère que l'autoroute est un élément de création économique, il est évident que se pose le problème de la répartition de cette activité économique sur l'étendue de tout le territoire. C'est le problème de l'aménagement du territoire et il n'est point étonnant que M. le Ministre, délégué au Plan et à l'Aménagement du Territoire, soit ici présent. En effet puisque l'autoroute mène l'activité, elle intéresse éminemment tous ceux qui ont la charge de répartir harmonieusement les activités économiques sur l'ensemble du territoire national.

Il ne s'agit donc pas simplement d'avoir une voie qui traverse la France du nord-ouest au sud-est ; il s'agit d'avoir tout en comprenant la nécessité des autoroutes de dégagement, pour les grandes agglomérations urbaines, il s'agit d'avoir tout un quadrillage, tout un réseau autoroutier qui amène la vie à toutes les régions de France, de même, je

le répète, que nos artères amènent le sang dans les tissus les plus épais jusqu'aux extrémités du corps. Et en particulier nous devons veiller à ce que ce réseau autoroutier ne soit pas conçu comme l'ont été un peu trop notre réseau ferroviaire et notre réseau routier lui-même, en étoile autour de Paris. Bien entendu, la liaison avec Paris est très importante pour toutes nos régions. Mais il est au moins aussi important de quadriller la France du nord au sud et d'est en ouest, de telle manière que toute l'activité ne soit pas en quelque sorte happée par la région parisienne mais qu'elle puisse au contraire être répartie, et qu'ainsi nous mettions en liaison toutes nos régions les unes avec les autres, et non seulement les unes avec les autres mais avec les pays européens qui nous bornent à l'est et au nord-est. C'est ce qui doit être fait.

Et puisqu'aujourd'hui nous sommes ici sur cette autoroute A6, je dis très clairement qu'il importe de commencer rapidement la construction vers Dijon de l'autoroute A35 Beaune-Dijon qui sera le commencement de l'autoroute reliant la Bourgogne à la Lorraine, et au-delà de la Lorraine au nord-est européen. Je dis qu'il conviendrait également de commencer et de commencer, je l'espère dès 1971, la construction de l'autoroute A36 vers la Franche-Comté, au sud de l'Alsace et à l'Allemagne. Et naturellement ces autoroutes devront ultérieurement se prolonger vers l'ouest de telle manière que nos régions d'Alsace et de Lorraine soient reliées à travers la Bourgogne jusqu'à l'Océan, de la même manière que la région lyonnaise et par conséquent genevoise devra être reliée au sud-ouest

aquitain. Toutes ces liaisons transversales seront la base même du dispositif économique futur de la France et de la répartition en particulier des industries.

Tout cela est ambitieux, je le reconnais, tout cela coûte cher et il a fallu trouver beaucoup d'argent dans le budget, des ressources nouvelles, des formes nouvelles de financement, tout s'y est mis et nous pouvons constater que nous avons, durant ces dernières années, réussi à marcher à peu près au rythme de 150 kilomètres d'autoroute par an et que nos ambitions désormais sont de doubler ce rythme, cette cadence et de marcher à la cadence de 300 kilomètres d'autoroute par an.

DERNIÈRE QUESTION, est-ce que l'autoroute tuera les autres moyens de communication ? Je ne le crois absolument pas, qu'il s'agisse du réseau fluvial, qu'il s'agisse naturellement de la voie ferrée, qu'il s'agisse du développement des transports aériens.

Mais quels sont les rapports de l'autoroute et de la route traditionnelle ? Et bien tout d'abord, on le comprend bien, la route continuera à prolonger en quelque sorte l'autoroute. Elle sera le moyen de diffuser cette activité économique que crée l'autoroute et de la transporter jusque dans les petites villes et même dans les villages et la route ainsi complétera le rôle d'aménagement du territoire qui est essentiel dans l'autoroute.

Mais en même temps, je souhaite que le développement du réseau autoroutier puisse rendre à nos routes et à l'automobile une de leurs qualités premières qui ces dernières années a tendu à disparaître.

Certes, l'automobile est un élément du travail, c'est un instrument de travail, mais qui ne voit qu'elle était aussi l'automobile individuelle, un instrument de libération, la possibilité pour l'homme d'échapper aux contraintes nécessaires trop souvent du transport en commun, la possibilité de se rapprocher de la nature, de retrouver la géographie de notre pays, dont les routes épousent le sol et suivent les cours de nos vallées et retrouvent même notre histoire en allant de ville en ville et de clocher en clocher. Tout cela a tendu, il faut bien l'admettre, à disparaître, et nous sommes à l'heure actuelle plutôt sensibles à l'aspect, désolant souvent, de ces longs rubans automobiles progressant lentement un peu comme les migrations de fourmis.

J'espère et je souhaite que grâce au développement du réseau autoroutier et grâce aussi à l'éducation des Français automobilistes, on pourra à la fois avoir le réseau économique de circulation intense qui est nécessaire à un pays moderne et puissant et retrouver par la route et par la voiture individuelle ce facteur de libération qu'elle constituait à l'origine et qui répond profondément à l'individualisme français.

Il me reste, mesdames et messieurs, à espérer que dans ce grand mouvement d'expansion de développement qui est celui de la France à l'heure actuelle et qui atteint tout le monde, grâce à l'achèvement de cette autoroute, la Bourgogne en profite largement, et devienne et redevienne une région non pas seulement célèbre par ses vignobles ou ses monuments, mais d'une activité économique intense grâce à sa situation incomparable au carrefour des autoroutes européennes.

Institut Georges Pompidou – Paris – mai 2017

Les 29 et 30 octobre 1970, Georges Pompidou se rend en Bourgogne pour inaugurer le dernier tronçon de l'autoroute du Sud, entre Pouilly-en-Auxois et Mâcon. Il visite ainsi Pouilly-en-Auxois, Beaune, Châlons-sur-Saône, Mâcon, Lyon.

Le Président est le premier à circuler sur la nouvelle portion d'autoroute, au volant d'une R16. S'arrêtant sur l'aire de Savigny-les-Beaune, il prononce ce discours qui envisage les autoroutes sous un triple aspect : le réseau rapide au service de l'économie, l'outil d'aménagement du territoire, l'instrument d'une libération individuelle.

L'INSTITUT GEORGES POMPIDOU, association reconnue d'utilité publique, assure la mémoire de l'action politique, économique, culturelle et sociale de Georges Pompidou, en partenariat étroit avec les Archives nationales. Il anime en particulier la recherche historique sur Georges Pompidou et étudie les mutations de la France des années 1960 et 1970.

Contact : Institut Georges Pompidou – 6 rue Beaubourg – 75004 Paris
recherche@georges-pompidou.org – <http://www.georges-pompidou.org>

Crédits photographiques : Construction d'une portion de l'autoroute du Sud, début des années 1960 (Keystone France – Getty Images)

