



Sur les (auto) routes de France

...et d'ailleurs

par R. Delorme

Ainsi que chacun sait, tout au moins en France, nous pouvons en tant que Français nous enorgueillir de posséder le plus dense réseau routier du monde, avec 391 463 km de routes « couvertes en dur » au dernier compte, dépassant de loin toutes les autres

nations européennes et même (proportionnellement) les Etats-Unis pour lesquels, à ce même compte, le chiffre était de 1 988 015 km. Mais il semble que nous ayons depuis quelques années beaucoup trop tendance à nous « endormir sur nos lauriers » — ceci d'ail-

leurs pas seulement dans le domaine routier.

Si ce magnifique réseau routier est excellent à bien des points de vue, son tracé n'en est pas moins dans l'ensemble celui des chemins et des routes moyenâgeux sur lesquels se sont simplement superposées des chaussées de plus en plus larges et de plus en plus perfectionnées. Et ce tracé n'est plus adéquat pour la circulation automobile moderne, malgré les nombreux redressements et dérivations que l'on est désespérément en train de lui infliger.

Les routes modernes ne peuvent plus être ces simples réajustements et modernisations. Elles doivent, comme l'ont été les voies ferrées, être conçues spécialement pour les véhicules auxquels elles servent de « voie », c'est-à-dire pour les automobiles. Elles doivent être en un mot des autoroutes. Et je n'hésiterai pas ici à dire que nous n'avons tout simplement pas d'autoroutes en France.

Je me refuse en effet à donner personnellement le nom d'autoroute aux quelques « sorties de Paris » qu'il est d'usage d'appeler ainsi dans notre pays. Une autoroute n'est pas une de ces pistes servant aux Parisiens à faire joujou le dimanche, mais une longue route joignant de grandes villes à d'autres et permettant de gagner du temps sur de longues traversées de pays, traversant même entièrement une nation, ce que vous savez parfaitement si vous avez circulé en Allemagne, en Italie ou aux Etats-Unis.

Peut-être peut-on glorifier du nom d'autoroute les 50 km Estérel-Côte d'Azur dont a été prolongée la Promenade des Anglais. Mais, même en leur ajoutant les « sorties de Paris » ci-dessus mentionnées et en rajoutant la « sortie de Lille », la « sortie de Marseille » et quelques autres par-dessus le marché, nous n'arrivons péniblement qu'à un total de 200 km en chiffre rond.

Les deux grands pays européens pionniers de l'autoroute ont été l'Allemagne et l'Italie. Leurs motifs initiaux étaient naturellement quelque peu belliqueux ; mais, aujourd'hui, avec le tourisme et la photo en couleur transparente comme seuls motifs, ils n'en ont pas moins en service 1 300 km d'autostrades pour l'Italie et 2 800 km d'autobahnen pour l'Allemagne — et je ne compte pas dans ces derniers les 3 m de l'autobahn Berlin-Cologne que j'ai construits personnellement (et involontairement) en 1941, car je serais très surpris qu'ils aient duré jusqu'à nos jours.

Il suffira, en fait, à la petite Suisse de terminer son autoroute Genève-Lausanne (61 km) dont les travaux sont actuellement très avancés, pour se classer proportionnellement avant la France, ainsi que le sont déjà la Belgique avec 200 km d'autoroutes en service ; la Hollande, avec 400 km ; l'Autriche, avec plus de 200 km en service et trois fois autant en chantier.

Si ceci peut nous être une consolation, la conservatrice Grande-Bretagne ne s'est, tout comme la France, pas encore réellement faite à l'idée de l'autoroute. Elle en possède pour

le moment moins de 250 km, et son réseau routier, quoique assez dense, est loin de valoir le nôtre. Les routes britanniques sont bien surfacées et bien entretenues, mais elles sont en moyenne beaucoup plus étroites et plus tortueuses que les routes de France.

Les pays scandinaves, où les routes sont en général excellentes, n'en sont pas encore, eux non plus, à l'âge de l'autoroute — peut-être d'ailleurs leur situation en dehors du grand circuit touristique européen y rend-elle la question moins urgente. A l'opposé du continent, l'Espagne n'a, elle non plus, pas d'autoroutes, mais elle a récemment accompli un fantastique effort de construction routière. Toutes ses grandes villes sont maintenant reliées par des routes comparables — signalisation à part — à nos routes françaises.

Sur les routes de l'Est de l'Europe, les statistiques sont imprécises et il ne semble pas que (sauf en Allemagne de l'Est) l'on y trouve de véritables autoroutes. La situation semble y être, de même qu'en Scandinavie, moins urgente que dans l'Europe de l'Ouest, avec pour ceci la raison supplémentaire que le trafic automobile local y est relativement réduit.

Les plus impressionnantes autoroutes du monde sont, incontestablement, les autoroutes américaines. C'est sur celles-ci que l'on a vraiment l'impression de rouler — sur des centaines et des centaines de « miles » de parfaite voie en béton — en un véritable « train » d'automobiles. Bien entendu, lorsque l'une des « voitures » du train « déraile », il en est comme des catastrophes de chemin de fer ; le « carambolage » est aussi l'un des plus impressionnants du monde. (Toutes les treize minutes, un Américain est tué dans un accident de circulation.)

Et le plus vaste programme de construction routière qui ait jamais été mis en chantier « in the world » est naturellement l'actuel programme de construction de 66 000 km d'autoroutes à six files de voitures qui reliera toutes les villes de plus de 100 000 habitants des 50 Etats-Unis — sauf peut-être Hawaii, bien entendu.

De même que le premier réseau d'autoroutes d'Allemagne — et du monde — ce réseau de « super-highways » américain n'est pas sans implications belliqueuses. Tout en rendant d'inappréciables services à la nation la plus motorisée du monde, il sera en même temps une immense « plate-forme de lancement » bétonnée couvrant tous les Etats-Unis, pour les fusées du type « Minuteman » à combustible solide. Un certain nombre de ces fusées seront montées sur des remorques de lancement tractées qui se déplaceront constamment sur le territoire américain, ce qui leur permettra d'échapper au repérage et d'être détruites avant de pouvoir être utilisées, tout en permettant aussi naturellement à leur équipage de se monter de magnifiques collections de photos en couleurs transparentes.

