



LES ROUTES BUISSONNIÈRES DE L'AN 2000



« La création d'autoroutes urbaines n'apparaît... que comme un des combats d'une grande bataille, celle de l'aménagement rationnel de l'espace... Sur tout le territoire, la création de liaisons routières de caractéristiques modernes et à sécurité incorporée peut revêtir aussi d'autres aspects que la construction méthodique du réseau des autoroutes les plus urgentes et les plus utiles à la collectivité. Toute une panoplie devra être constituée et ce serait une erreur de croire qu'en France, il n'y a d'alternative qu'entre la route nationale traditionnelle à deux ou trois voies et l'autoroute à deux chaussées séparées. Toute une gamme de solutions graduées sont disponibles dans l'arsenal du projeteur... »

Ainsi s'est exprimée l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines dans sa plaquette « Autoroutes françaises, an 6 ». Un raisonnement aussi harmonieux, aussi équilibré tombe ici en accord avec la pensée de l'économiste, du financier, du géographe, et aussi avec celle du témoin de l'actualité. On pourrait presque imaginer qu'il suffirait de

nourrir un ordinateur avec la superficie de la France, le nombre d'habitants et de voitures, les kilomètres parcourus et quelques autres données. On tirerait un vigoureux coup sur le bras mélangeur comme dans les machines à sous et l'on obtiendrait les exactes proportions d'autoroutes, de routes express, de routes à 4, 3 et 2 voies nécessaires à la circulation française.

Parmi elles figureraient les routes de liaison, à caractère touristique, et qui nous intéressent ici. La première d'entre elles va être jalonnée cette saison dans le Massif Central et à ses approches par les soins de la Délégation à l'Aménagement du Territoire. On lui a donné le nom de « Route du Lion » et des panonceaux ornés d'un lion-soleil indiqueront aux voyageurs qu'ils se trouvent sur le bon chemin. Cette signalisation est essentielle et de sa judicieuse répartition dépendra le succès de l'expérience. Si étrange que cela puisse paraître en nos régions civilisées où « bêtement, même en orage, les routes vont vers des pays », la peur de se perdre hante le subconscient de beaucoup d'automobilistes. On constate en effet que lorsque la presse indique des itinéraires de remplacement les jours de grande ruée de vacances, ces itinéraires demeurent solitaires. En général, l'on ne sait pas ou bien l'on ne veut pas lire les cartes, mais s'il y a des jalons, préventions et appréhensions sans doute tomberont.

La route du Lion n'est pas une petite route. C'est une nationale à plusieurs branches, à plusieurs numéros et qui doit aider les « nordistes » à escalader ou bien à contourner le Massif Central, pour redescendre vers la destination

Les ruines du Château de Léotoing dominent les gorges de l'Allagnon et la N. 9.





principale : le littoral du golfe du Lion, où se crée, sous le soleil du midi, le vaste parc de loisirs marins que l'on sait.

A Poitiers, vers la Nationale 147, vers Bellac et Limoges, à la Croisière, sur la Nationale 20, vers Brive, à Montluçon, sur la Nationale 144, puis 143, vers Clermont-Ferrand, à Moulins, sur la Nationale 9, vers Clermont-Ferrand, Montpellier et Béziers, les voyageurs seront « cueillis » par les panonceaux du Lion, qui les accompagneront, pour ceux qui auront choisi la Nationale 9, jusqu'à la fourche avec la Nationale 109, vers Montpellier.



Emprunter ces routes, c'est aussi faire preuve d'un état d'esprit. Aux États-Unis, où il existe des parcs nationaux de milliers de kilomètres carrés, tels les plus fameux et les plus anciens, le Yellowstone et le Grand Teton National Parks, à cheval sur les immensités du Wyoming, du Montana et de l'Idaho, les routes qui sillonnent ces parcs sont limitées en vitesse maximum à 45 ou 60 km/heure. Dès que l'on a franchi les portes d'entrée, on se considère en cure de détente, en promenade. Bien que des itinéraires comme celui du Lion doivent servir à des liaisons à travers des régions qui ne se

prêtent pas — ou pas tout de suite — à la construction d'autoroutes, on peut parfaitement, grâce aux petites distances françaises, concilier le voyage et l'esprit de promenade.



D'ailleurs, en voyant plus loin, et en supposant que des autoroutes transversales, diagonales ou nord-sud puissent un jour percer le Massif Central, ce qui supposerait un réseau autoroutier partout ailleurs très complet, on peut envisager qu'il y aura toujours en France des amateurs de routes en contact direct avec la nature. Le jeu que les Américains — il faut bien se référer constamment à leur exemple puisqu'ils auront bientôt 66 000 kilomètres d'autoroutes — appellent « shunpiking », et qui consiste à éviter les autoroutes et leur monotonie hypnotisante, sera sans doute aussi pratiqué en France.

Sous ce rapport, on peut dire que notre pays est prêt. Il n'attend que les jalons. Les chaussées des routes secondaires — parmi elles, il y a de nombreuses nationales — sont en majorité dans un état parfois meilleur que celles des routes à grande circulation, et dans l'ensemble étonnamment bon. Nous sommes tellement habitués à l'auto-dénigrement que nous ne connaissons pas, en l'occurrence, notre propre bonheur. Mais on peut créer des itinéraires sur le modèle du Lion dans tous les azimuts de l'hexagone. Conducteurs moyens et voitures moyennes y rouleront à 70 ou 75 km/heure de... moyenne, s'ils sont des promeneurs pressés, moins vite s'ils respectent le confort et la tranquillité d'esprit de leurs passagers. Dès maintenant, ceux qui savent lire les cartes peuvent revenir de Pau à Paris sans traverser une seule grande ville. Si l'on veut ne pas perdre trop de temps, il faut être accompagné d'un « navigateur », ce qui permet d'évaluer l'intérêt d'un fléchage bien fait.

Pau-Paris est un itinéraire pris au hasard. Encore une fois, on peut imaginer tous les axes possibles, et en plaine, toutes les variantes de la fantaisie. Entre Paris et Le Mans, il y a une dizaine d'itinéraires dont la distance avoisine 210, 220, 230 kilomètres.

Nous avons un très riche patrimoine routier. Il est juste de l'enrichir encore d'un réseau d'autoroutes. Mais il serait déraisonnable de laisser tomber en déshérence les canaux d'irrigation qui peuvent tant pour la vitalité du pays.



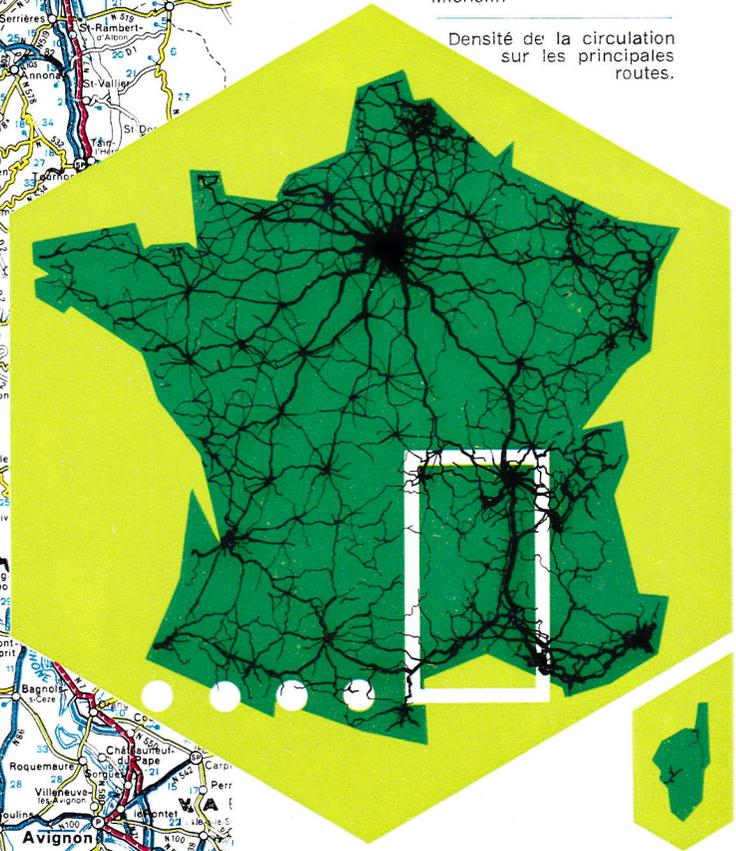
Routes Nationales. Largeur des chaussées

-  moins de 5,75 m
-  de 5,76 à 6,50 m
-  de 6,60 à 8,50 m
-  de 8,60 à 10,00 m
-  de 10,10 à 11,00 m
-  de 11,10 et plus

Carte au 1.000.000^e 1 cm pour 10 km.

Carte réalisée par les Services de Tourisme Michelin

Densité de la circulation sur les principales routes.



Le trafic supporté par les chaussées n'est guère proportionné à leur largeur : les routes les plus larges sont aussi les plus encombrées, les plus dangereuses, et souvent les moins rapides.

A qui recherche le confort et l'agrément du voyage, plutôt qu'une illusoire et conformiste moyenne, un peu d'imagination suffit à trouver les itinéraires à la fois les plus sûrs et les plus séduisants.