

Les autoroutes

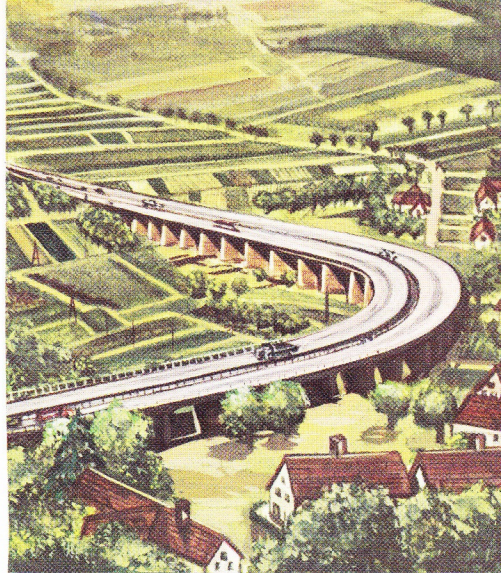
Un des principaux problèmes des temps modernes est celui du trafic routier qui se développe en effet intensément d'année en année. Cette augmentation apparaît de manière saisissante lorsqu'on rappelle qu'en 1950 il y avait en moyenne, dans les grands pays d'Europe Occidentale, une auto pour 46 habitants, alors qu'en 1962 cette proportion s'élevait à une auto pour 10 habitants ! Il va de soi que cette augmentation phénoménale du trafic suscite nombre d'épineux problèmes. Et tout d'abord le réseau routier même. Les premières routes renforcées datent du 19^e siècle, quoique la construction de routes soit aussi vieille que l'humanité. Mais les techniques qui furent élaborées à la fin du 18^e et au commencement du 19^e siècle furent à la base de l'extension d'un réseau routier plus approprié. Et pourtant, comme elles sont désespérément désuettes, ces routes, en regard de la densité et de la rapidité du trafic actuel ! C'est pourquoi plusieurs pays d'Europe Occidentale ont construit des autostrades, répondant aux exigences modernes. Avec l'Allemagne Occidentale en tête, les Pays-Bas, la Belgique et l'Italie construisirent les premières routes établies en fonction du trafic international. Déjà depuis 1931 on visa à une certaine coordination internationale, dans le cadre de laquelle un ensemble d'artères axiales fut projeté par une vingtaine de pays d'Europe Occidentale. Ces routes E (routes européennes) devaient sur une longueur totale de ± 54.000 kilomètres faciliter considérablement, en tant que liaison transcontinentale, le commerce international et le tourisme, et aussi favoriser les bonnes relations entre les peuples européens. L'ingénieur écossais Mac Adam

a solidement établi en 1815 les fondations de la technique routière moderne. Il superposa des couches de pierrailles qui furent ensuite solidement tassées; les vides furent remplis de sable, le tout étant arrosé et ensuite recouvert de liants bitumeux. Cette méthode fut rapidement appliquée par toute l'Europe. Par la suite on disposa à cet effet de puissantes machines de sorte que les travaux de ter-



autoroutes en Allemagne

rassement et de transport de matériaux purent se faire très rapidement. Quand enfin le béton fut employé pour assurer le revêtement des chaussées, les transports lourds purent aussi utiliser ces nouvelles autoroutes. Sous sa formule moderne l'autostrade est en réalité une invention italienne: la construction en fut entreprise dans le but de favoriser le tourisme, mais aussi pour atténuer le chômage qui sévissait dans le pays (la construction des routes absorbait beaucoup de main d'œuvre). Pour l'Allemagne,



par contre, l'autoroute était un moyen de développer son économie; aussi elle consacra toute son attention à en construire. La situation continentale de l'Allemagne suscite en effet un trafic commercial intense avec les pays voisins.

L'aménagement de ces "Auto-bahnen" allemandes détent au Troisième Reich. Les premières autoroutes construites par Hitler avaient naturellement un but stratégique, mais après la seconde Guerre mondiale l'extension de ce réseau routier à longue distance devint un facteur essentiel de l'économie allemande toute entière. Bientôt il deviendra d'ailleurs possible de gagner les villes de Berlin ou de Vienne, au départ de Rotterdam, d'Anvers, d'Ostende, des pays scandinaves ou même de France, sans devoir quitter un moment l'autostrade. Aussi a-t-on prévu des gîtes d'étape le long de ces voies. Le voyageur trouve un réel confort dans ces motels (Raststätte). On peut y passer la nuit; on y trouve des garages, des stations d'essence, des cabines téléphoniques et un poste de premiers secours en cas d'accident. Les grands motels possèdent aussi de très bons restaurants. La densité de la circulation sur les autoroutes allemandes, occasionnée par l'énorme trafic de marchan-

disés et de personnes, prouve la nécessité de ce moyen de transport. Le large et solide revêtement routier, le sens unique sur deux ou même trois files, des accotements aménagés, une signalisation judicieuse et une efficace réglementation de la circulation sont autant de facteurs qui favorisent la sécurité routière.

Les viaducs aussi sont essentiels, qui conduisent une voie déterminée en dessous ou au dessus d'une autre. Les carrefours sont supprimés, remplacés par l'usage généralisé des croisements en feuille de trèfle. D'autre part, les autostrades évitent toute agglomération ce qui permet d'épargner beaucoup de temps. Alors qu'il fallait plusieurs semaines, jadis, pour reconnaître le Plateau Rhénan, la Forêt Noire et la Bavière, quelques jours suffisent actuellement pour acquérir une notion exacte de ces différents sites. Au départ de Cologne, par exemple, il est fort aisé de gagner Salzbourg, et bientôt même Vienne, le même jour!

La République Fédérale Allemande a, après la seconde Guerre mondiale, déployé une grande énergie pour restaurer le réseau de voies de communication qui avait été fort endommagé. Un plan de construction routière fut élaboré,

prévoyant qu'en 1967 quelque 11.200 km de routes auront été élargies et 1.000 km de nouvelles voies construites. En 1955, la République Fédérale disposait de 2.175 km d'autostrades; en 1967 ce réseau sera doublé!

L'Allemagne escompte que le tourisme augmentera en même temps que le réseau routier se développe. A l'étranger la République Fédérale stimule sa publicité touristique par le slogan: "en Allemagne en toute saison!" Le climat relativement clémente est à la base de cette propagande. Dès la fin du mois de mars le printemps apparaît déjà avec le chatoiement de ses arbres en fleurs dans la vallée du Rhin, sur les bords du lac de Constance, sur les routes de montagne et sur les pentes orientales du Taunus. En été il y fait chaud, mais non oppressant, et la transition avec l'automne y est quasi imperceptible. De plus l'automne est la période des joyeuses fêtes de vendanges. Enfin, dans les Alpes allemandes on peut déjà pratiquer les sports d'hiver à partir d'octobre-novembre.

A l'encontre de la réglementation italienne, l'accès des autostrades allemandes est exempt de droits de péage, de sorte qu'on peut rouler économiquement en Alle-

Le rapide essor du transport routier en Allemagne Occidentale a provoqué le réaménagement du réseau routier existant, mais de plus la construction d'autostrades. A ce sujet, l'Allemagne Occidentale a montré la voie à suivre. Après la seconde Guerre mondiale, le nombre de km de routes rapides augmenta à vue d'œil, de sorte que le réseau routier devint un élément essentiel du rapide redressement économique.

magne. On consomme peu d'essence parce qu'on peut maintenir sa vitesse; l'usure de la voiture est minime en raison du parfait état d'entretien du revêtement routier et on gagne beaucoup de temps. A côté des grandes réalisations de la République Fédérale, il faut aussi mettre en lumière le développement du réseau routier des Pays-Bas. En 1962 furent achevés non moins de 150 km d'autostrades avec files de circulation séparées. Les Pays-Bas disposent de grandes voies de communication excellentes, tant d'Est en Ouest, que du Nord au Sud. Ils sont incontestablement en avance sur le développement du réseau routier belge.

