

L'Europe des autoroutes

Autor(en): **Biermann, Jean-Louis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **44 (1964)**

Heft 3: **Liaisons européennes**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886934>

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

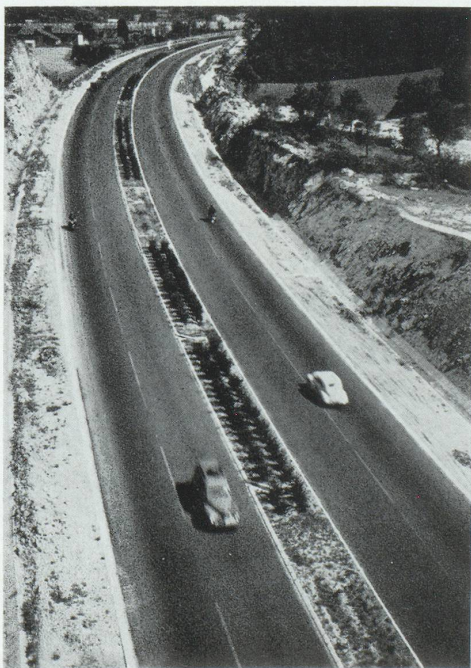
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'Europe des autoroutes

par Jean-Louis BIERMANN

Ingénieur-Conseil, Lausanne

C'EST A UN ITALIEN QUE REVIENT L'HONNEUR, EN EUROPE TOUT AU MOINS, D'AVOIR CONSTRUIT LA PREMIÈRE AUTOROUTE. EN EFFET C'EST GRACE A L'INITIATIVE DE L'INGÉNIEUR PURICELLI QU'EN 1924 DÉJÀ L'AUTOSTRADA MILAN-VARÈSE FUT OUVERTE A LA CIRCULATION. COMME TOUTES LES PREMIÈRES AUTOSTRADAS ITALIENNES, ELLE A FAIT LONGTEMPS FIGURE D'ANCÊTRE AVEC SON UNIQUE CHAUSSÉE ET SES JONCTIONS BIEN MAL AMÉNAGÉES. IL EN EST DE MÊME DE LA PREMIÈRE AUTOROUTE ALLEMANDE, MISE EN SERVICE EN 1932 ENTRE BONN ET COLOGNE, QUI JUSQU'A TOUT RÉCEMMENT COMPORTAIT UNE SEULE CHAUSSÉE, ET DU PREMIER TRONÇON HOLLANDAIS, ENTRE ROTTERDAM ET LA HAYE, QUI FUT OUVERT EN 1936.



Vue plongeante
sur l'autoroute
nord de Marseille
(Photo Biermann)

Mais l'expérience vint peu à peu et avec elle se cristallisa un type européen d'autoroute qui a maintenant fait ses preuves et n'est plus guère discuté : deux chaussées directionnelles jumelées de 7 à 9 mètres de largeur chacune (10,50 m si la chaussée est à trois voies), séparées par un terre-plein large de 3 à 5 mètres; de part et d'autre, des accotements continus pour le stationnement momentané des véhicules en panne ou en difficulté. L'accès latéral de l'autoroute est interdit, les entrées et sorties ne se faisant qu'en des points précis, spécialement aménagés. Ceci donne une largeur totale de plate-forme de 24 à 30 mètres selon les pays et les difficultés topographiques rencontrées.

On reconnaît, certes, que le terre-plein médian gagnerait à être plus large afin que la séparation physique des deux chaussées soit plus complète et que les véhicules en dérive puissent venir s'y immobiliser. Malheureusement, dans notre petite Europe à peuplement concentré, le terrain est rare et cher, particulièrement dans les zones où les autoroutes sont nécessaires, et on laisse aux Américains le privilège des autoroutes à chaussées très écartées, parfois même à tracés complètement indépendants. Actuellement tous les pays d'Europe occidentale ont un réseau d'autoroutes plus ou moins étendu qu'ils sont d'ailleurs activement en train de perfectionner et de compléter.

L'Italie a donc donné l'exemple et se trouve maintenant posséder un réseau d'autoroutes de près de 1 500 kilomètres, auquel il convient d'ajouter une centaine de kilomètres d'autostrades à une seule chaussée dont certaines sections sont en train d'être doublées.

Elle peut s'enorgueillir d'en avoir en outre plus de 1 200 kilomètres en construction et d'en prévoir encore la réalisation de plus de 2 000 autres kilomètres. Elle est toutefois fidèle au principe du péage, la construction et l'exploitation étant confiées à des sociétés privées, concessionnées par l'État, méthode qui a toutefois le mérite, si elle ne plaît guère à l'automobiliste, de hâter, ainsi qu'on le voit, les réalisations.

En Allemagne le grand démarrage de la construction autoroutière s'est fait sous l'impulsion du gouvernement national-socialiste qui avait repris l'idée de la H.A.F.R.A.B.A., société pour l'établissement d'une autoroute Hambourg-Francfort-Bâle, et compris tout l'intérêt stratégique de telles artères. De 1933 à 1941, année où les travaux furent interrompus sur tous les chantiers, l'Allemagne a construit 3 859 kilomètres d'autoroutes, dont 2 116 sont maintenant situés sur le territoire de la République Fédérale. Depuis lors, cette république a construit plus de 1 000 kilomètres de nouvelles autoroutes et espère en posséder 5 000 kilomètres au total vers 1970. Elle travaille selon un plan

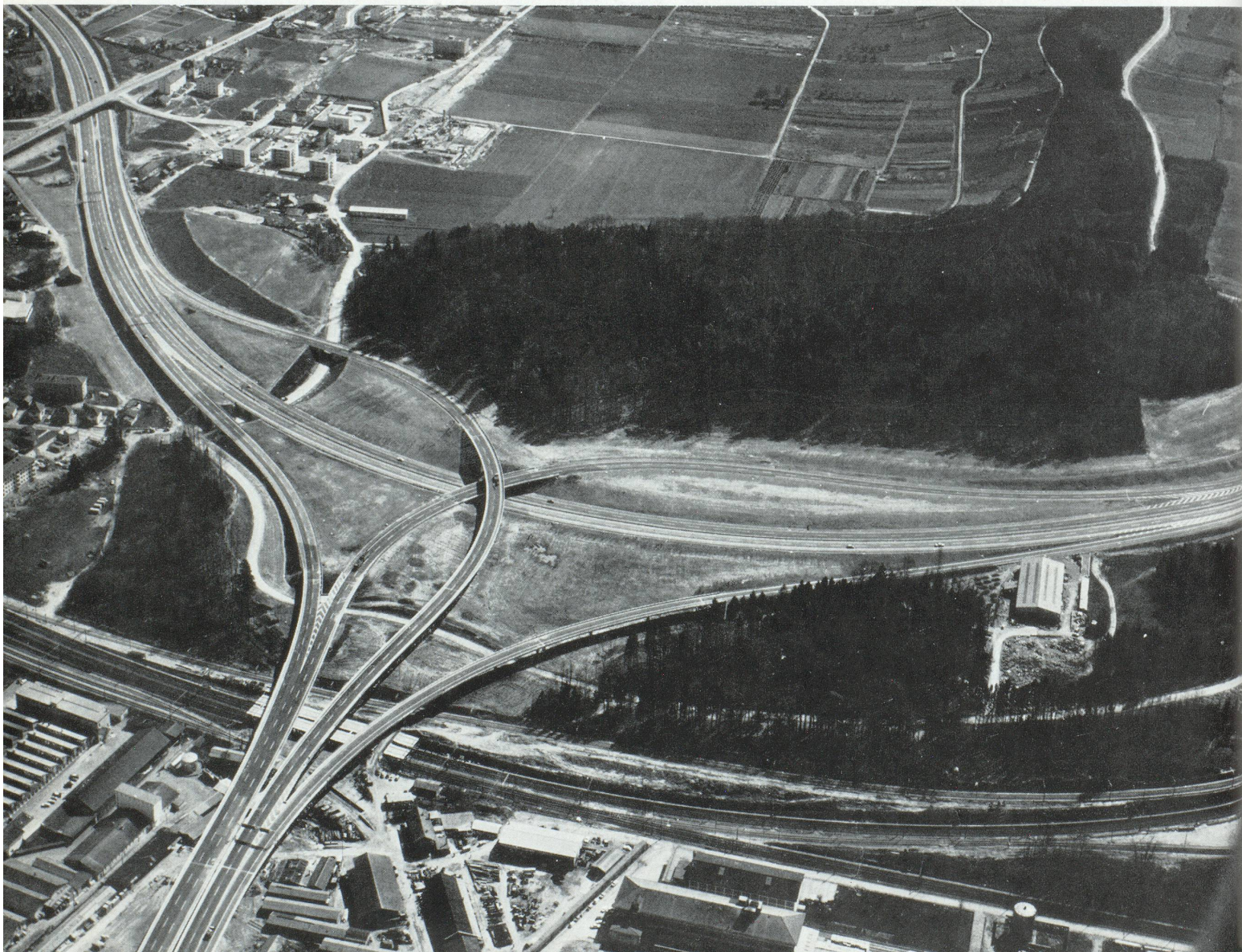
bien étudié, les tracés devant réaliser l'accord entre les exigences de la circulation à longue distance et celles de la circulation régionale.

Les Pays-Bas où l'autoroute est une réalité depuis 30 ans, auront bientôt terminé leur réseau primaire destiné à couvrir l'ensemble du pays. Il est peu à peu complété par un réseau d'autoroutes de deuxième classe et de routes express destiné à prendre en charge tous les courants importants de trafics interurbains.

De même la Belgique, pour décharger ses grandes artères dont la correction est presque irréalisable à cause de la densité des agglomérations, a mis sur pied dès 1945 un programme de grands travaux visant à construire un réseau d'autoroutes rayonnant autour de sa capitale jusqu'aux confins du pays, complété par d'autres autoroutes de ceinture et de rocade. Maintenant déjà de nombreuses sections d'autoroutes sont ouvertes à la circulation, en particulier les autoroutes Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Anvers et diverses sections de l'autoroute internationale Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle.

En Autriche les premiers travaux autoroutiers ont commencé avant la guerre déjà, du temps de l'Anschluss. Ils furent poursuivis depuis 1955 si bien qu'actuellement l'autoroute Salzbourg-Linz-Vienne est presque terminée. Ce sera maintenant au tour de

L'échangeur d'Écublens, près de Lausanne, type moderne de bifurcation autoroutière (Photo Debraine)



RÉSEAU AUTOROUTIER EUROPÉEN

— autoroute en service
- - - - - autoroute prévue ou en construction



l'autoroute Vienne-Graz-Klagenfurt et de la liaison Kufstein-Innsbruck-Brenner d'être graduellement réalisées.

Dans les pays scandinaves, Danemark et Suède, l'autoroute devient aussi peu à peu une réalité. Divers tronçons de grands itinéraires sont déjà en service, mais il s'écoulera encore bien des années avant que des liaisons complètes soient établies à travers tout le pays.

La Grande-Bretagne est venue relativement tard aux autoroutes, malgré son réseau principal sinueux, étroit et particulièrement chargé. Ce n'est en effet qu'en 1959 que le premier tronçon important d'autoroute, sur l'itinéraire Londres-Birmingham, fut ouvert à la circulation. Depuis lors les ingénieurs britanniques ont mis les bouchées doubles, puisque actuellement 470 kilomètres d'autoroutes sont déjà achevés et que 230 autres kilomètres sont en construction. Il est toutefois curieux de constater qu'à côté de quelques grands itinéraires destinés à devenir autoroutiers, on réalise de nombreuses sections isolées d'autoroutes, d'une vingtaine de kilomètres de longueur en moyenne, sans incorporation prévue pour le moment dans un réseau homogène, et destinées uniquement à faciliter l'évitement de localités encombrées.

En France les conditions sont bien connues. On a commencé, avant la guerre déjà, la construction de quelques autoroutes destinées à faciliter l'accès des grands centres tels que Paris, Marseille et Lille, en espérant que l'excellent réseau routier national serait encore en mesure d'assurer dans l'avenir les liaisons interurbaines. On constata cependant bien vite que, la circulation augmentant toujours, certaines grandes routes ne suffiraient pas, aussi le 10 décembre 1955 déjà, les Pouvoirs Publics décidèrent la construction de toute urgence de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroutes de liaison, en particulier celles devant relier Paris à la Belgique et Paris à Marseille. Le plan du réseau autoroutier fut peu à peu complété; il comporte actuellement plus de 3 500 kilomètres d'autoroutes dont le dixième, soit quelque 350 kilomètres est actuellement en service. Le péage est introduit sur les autoroutes de liaison alors que l'accès aux autoroutes de dégagement reste libre.

En Suisse, enfin, la construction des autoroutes a été longtemps paralysée par l'absence d'une législation fédérale. L'adoption le 6 juillet 1958, par le peuple et les cantons, de nouveaux articles constitutionnels a permis l'établissement d'un réseau de routes nationales de près de 1 800 kilomètres, dont 40 % environ, soit 720 kilomètres, sont prévus sous la forme d'autoroutes complètes. Après un temps de démarrage assez long la construction du réseau est maintenant en cours; près de 90 kilomètres d'autoroutes de première classe sont déjà en service et environ 135 kilomètres sont en chantier. Le rythme futur de construction dépendra, comme en France d'ailleurs, des moyens financiers mis à disposition.

Pour l'ensemble de l'Europe occidentale, le kilométrage d'autoroutes en exploitation est d'environ 7 500, chiffre déjà considérable, quoique ne représentant qu'un faible pourcentage des grandes routes européennes. On sait, en effet, que le 16 septembre 1950 les représentants de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas et du Royaume Uni signèrent une « Déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international » préparée par le Comité des Transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe. Depuis lors sept autres États, sauf omission, adhèrent

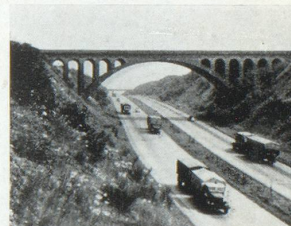
encore à cette convention, l'Autriche, la Suède, la Grèce, la Norvège, le Portugal, la Turquie et l'Allemagne.

Par cet acte les États signataires déclarent approuver l'idée d'un réseau européen de grands itinéraires routiers et vouloir aménager le plus rapidement possible les artères de leurs pays appartenant à ce réseau. Trois catégories d'aménagements sont prévues selon l'importance de la route et sa fréquentation. Les principaux itinéraires auront deux chaussées de 7 mètres au moins de largeur chacune, avec terre-plein central, accotements, carrefours dénivelés, autrement dit ils devront être aménagés peu à peu en autoroute complète.

L'expérience montre toutefois que si, d'une manière générale, les grandes routes de trafic international sont bel et bien comprises dans les systèmes autoroutiers prévus par des différents États, ce ne sont souvent pas ces itinéraires qui sont aménagés tout d'abord en autoroutes, mais plutôt des artères secondaires qui n'ont parfois même aucun intérêt international. Cela provient du fait que certains États se fondent sur d'autres critères que celui des relations routières internationales lors de la programmation de leurs travaux. La charge du réseau existant, les nécessités du trafic commercial, l'état des routes d'importance locale ou régionale l'emportent souvent sur la nécessité d'améliorer d'une manière moderne les grands itinéraires nationaux et internationaux qui ne sont parfois surchargés, et encore, que pendant les deux mois de la saison touristique estivale.

Une autre constatation s'impose lorsque l'on examine à la loupe le réseau autoroutier de certains pays : il sera toujours plus difficile de définir ce réseau. En

*Une autoroute allemande
d'avant-guerre, actuellement surchargée,
section Francfort région de la Ruhr
Photo Biermann)*



effet l'autoroute, artère sûre et à grande capacité, est de plus en plus le type d'aménagement choisi lors de toute correction de route importante. On en vient ainsi, dans certains pays, à construire un peu partout des tronçons d'autoroutes isolés ou à donner aux nouvelles routes des caractéristiques qui en font, parfois sur quelques kilomètres seulement, de véritables autoroutes. Cela est particulièrement frappant aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne et bientôt aussi en Allemagne.

La discrimination est aussi rendue compliquée par la construction par étapes. Ici on construira une chaussée, la seconde suivant plus tard, là on fera d'emblée les quatre pistes, mais en laissant provisoirement quelques carrefours à niveau.

On assiste ainsi en quelque sorte à une démocratisation de l'autoroute qui aura de plus tendance en Europe, comme aux États-Unis d'ailleurs, à perdre son caractère singulier pour ne représenter finalement plus que le type normal de route moderne à grande circulation sur laquelle viendront se concentrer la majorité des courants de circulation, qu'ils soient régionaux, nationaux ou européens.

J.-L. B.