

La direction des routes et de la circulation routière

Autor(en): **Dreyfus, Gilbert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888076>

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.

La direction des routes et de la circulation routière

Gilbert DREYFUS

Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Directeur des Routes et de la Circulation Routière

Au sein du Ministère de l'Équipement et du Logement la Direction des Routes et de la Circulation Routière mène, au profit du réseau des Routes Nationales, une action que l'on peut résumer en trois mots :

Investir

Entretenir

Exploiter

Le premier terme de ce tryptique, construction de routes nouvelles, aménagement des routes existantes, est évidemment le plus connu; c'est celui qui met en jeu les masses les plus lourdes de crédits, qui conduit aux ouvrages les plus spectaculaires, qui modifie le plus profondément la géographie traditionnelle.

Si les pays dont le réseau routier est peu dense, les pays neufs, les pays désertiques, doivent construire de nouvelles routes pour desservir les diverses zones de leur territoire, en France par contre toutes les parcelles de terrain sont reliées à une route : le réseau routier français est complet; le problème n'est donc pas de construire de nouvelles routes, mais bien d'élever le

niveau de service, car l'utilisateur qui peut aller de n'importe quel point du territoire français à n'importe quel autre point, n'est pas satisfait il circule dans des conditions qu'il ne juge pas satisfaisantes, car l'utilisateur aujourd'hui est difficile, et il a raison d'être difficile; notre rôle est donc d'améliorer le service rendu sur les trois plans de la fluidité, du confort et de la sécurité.

Mais quels ouvrages réaliser pour satisfaire l'utilisateur ? Comment choisir parmi la masse considérable de projets présentés ? Faut-il créer peu d'Autoroutes larges et parfaites ? Faut-il se limiter à des solutions plus modestes, mieux disséminées sur l'ensemble du territoire ? Nous disposons pour ce faire de crédits, hélas trop limités; mais, de par le Monde, aucun Directeur des Routes ne doit être satisfait de son budget; tous se trouvent confrontés avec le même angoissant problème quotidien : quels projets retenir pour rester dans le cadre des crédits accordés tout en assurant la plus grande satisfaction de nos clients : les usagers de la route.

Nous avons ainsi été amenés à bâtir une théorie économique. L'étude prend en considération tous les paramètres intéressants les usagers de la route : le temps si précieux, la sécurité, les gains qui peuvent être faits sur l'usure du



Grenoble. Autoroute A 41, origine sur la voie express Grenoble-Meylan
(Photo du Ministère de l'Équipement et du Logement)

véhicule, sur la consommation d'essence ou d'huile. Autrement dit, nous essayons de chiffrer la totalité des avantages apportés par la création d'une voie nouvelle ou d'un aménagement à l'ensemble des usagers qui circulent et circuleront sur cette route; au passif nous portons le prix de l'opération et en comparant ces deux valeurs, le prix de l'opération d'une part et les avantages globaux d'autre part, nous pouvons classer les opérations par ordre de rentabilité.

Cela constitue déjà un net progrès par rapport à ce qui se faisait il y a dix ans ou quinze ans, lorsqu'on décidait, plus ou moins arbitrairement, des opérations à retenir.

Ce n'est pas encore suffisant et le choix de nos opérations par ce seul critère n'aboutirait pas à l'utilisation optimale de nos crédits. Les routes sont finalement l'un des outils essentiels de l'aménagement de notre territoire. Il y a donc, au-dessus de la simple utilité pour les usagers, une modification considérable du comportement des individus, en particulier de « l'homo economicus » par le seul fait qu'on met à sa disposition des moyens de communication rapides, sûrs et fiables. La route est un de ces éléments; il y en a d'autres : les chemins de fer qui ont encore un très grand avenir devant eux; les télécommunications et des moyens nouveaux dont nous ne pouvons pas encore mesurer l'importance, comme par exemple l'aérotrain. Il n'en reste pas moins que dans la vie moderne, et probablement pour de très nombreuses années encore, la route demeure un élément essentiel et fondamental de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

Finalement, choisir les investissements routiers est une décision de caractère politique, éclairée par le calcul économique; et il est somme toute réconfortant que la politique, ait, en cette matière comme en bien d'autres, un privilège certain sur les calculs des techniciens. Seul le pouvoir politique peut assurer la cohérence des diverses actions entreprises, alors que les techniciens travaillent dans leur domaine limité; mais l'évolution des approches scientifiques de l'économie permet, chaque jour, d'apporter au pouvoir politique de meilleurs éléments d'appréciation des décisions qu'il doit prendre.

Le deuxième volet de notre action concerne l'entretien. Il s'agit d'un aspect fondamental de la politique routière, car, depuis quelques années, nous avons observé en France, comme dans tous les autres pays économiquement évolués, une profonde mutation du trafic routier qui est devenu de plus en plus intense, mais surtout de plus en plus lourd. Nous avons donc à lutter de vitesse contre une dégradation continue et inéluctable de nos chaussées. Certains pensaient qu'une chaussée bien construite devait être quasi éternelle; il n'en est rien : une chaussée, travaillant sévèrement et soumise aux terribles forces du roulage, comme aux forces dégradantes des éléments, ne peut avoir un caractère permanent; elle doit être entretenue régulièrement et surtout périodiquement renforcée.

Nous savons, en particulier depuis les essais américains AASHO que les chaussées périssent lorsqu'il « leur passe sur le corps » un certain nombre d'essieux lourds, ce nombre étant d'autant plus faible, pour aboutir à la dégradation complète, que les essieux sont plus chargés.

Il ne suffit pas de rendre les chaussées étanches, d'éviter l'infiltration de l'eau, d'assurer la survie des multiples accessoires, accotements, fossés, canalisations; il faut aussi, il faut surtout, renforcer par des matériaux sains et élaborés, la partie supérieure de la chaussée, celle qui subit les plus fortes contraintes sous les charges du roulage; et il faut effectuer cette opération avant que les matériaux anciens ne soient dégradés, alors qu'ils peuvent encore jouer un rôle mécanique, plus modeste peut-être, dans les couches profondes de la chaussée; s'il est trop tard, tout est à refaire; il faut piocher, emmener à la décharge les couches périmées et reconstruire, à grand frais, une chaussée neuve; c'est 80 centimètres, au lieu de 25 qui sont à traiter.

Il s'agit d'une course de vitesse, mettant en jeu des sommes considérables : allons-nous la gagner ? Allons-nous vaincre la fatalité ?

Cette lutte pour conserver au pays le gigantesque capital que nos pères, nos grands-pères et nos arrière-grands-pères ont accumulé, est le souci premier, le souci permanent, le souci majeur du Directeur des Routes.

Je suis certain que tous les pays, quels qu'ils soient et quel que soit aujourd'hui leur niveau de vie, se trouveront, tôt ou tard, confrontés avec un problème analogue.

En cette année 1969, le budget d'entretien s'appliquant à 80 000 kilomètres de routes nationales, s'élève à 515 millions de francs français. Sur cette somme, 215 millions sont destinés à l'entretien banal : combler les dépressions, imperméabiliser les chaussées, aménager les accotements, assurer les évacuations d'eau. Soixante millions sont utilisés à l'exploitation et une quarantaine de millions à des acquisitions de matériel et à des constructions de dépôts.

Il reste donc 200 millions de francs environ pour assurer les renforcements. Cette somme est manifestement insuffisante, pour gagner la bataille contre le vieillissement du réseau.

Les années précédentes, nous répartissions cette tranche des crédits en couvrant l'ensemble des 95 départements, à charge pour les responsables locaux de déterminer les sections sur lesquelles il était le plus utile de placer les renforcements. Depuis cette année, nous avons profondément modifié notre politique : la moitié de ces crédits a été bloquée sur deux itinéraires majeurs, fondamentaux pour l'économie française; ils ont été choisis parce qu'ils reçoivent des poids lourds en grand nombre et sont situés l'un et l'autre dans un secteur géographique qui subit un climat difficile et rigoureux : l'Est et le Nord-Est.

L'itinéraire MULHOUSE - CHALON-SUR-SAONE, comme la route nationale 4 PARIS - STRASBOURG, sont maintenant entièrement renforcés; pendant les dix ou quinze ans

à venir, ils doivent rester ouverts à la circulation des poids lourds quelles que soient les conditions atmosphériques, et la sévérité du cycle de gel-dégel.

De cette concentration des crédits de renforcement, nous attendons trois sortes d'avantages conséquents : avantages techniques par une meilleure élaboration du projet, un contrôle plus précis par nos laboratoires régionaux qui n'ont pas à disperser leur action; l'ouvrage obtenu doit y gagner en qualité, donc en durée de vie. Avantage financier ensuite; la concentration implique une meilleure organisation, l'utilisation rationnelle de matériel lourd, la diminution des frais généraux, en un mot la réduction des prix unitaires, la possibilité de faire plus de travaux dans la limite d'un même crédit. Avantage économique enfin, car l'itinéraire se trouve, d'un coup, ouvert à la circulation lourde, sans risque de fermeture en période de dégel, sans crainte de voir les poids lourds se diffuser sur les voies parallèles, et les écraser à leur tour, lors de la fermeture de l'itinéraire principal.

Mais il faut prendre grand soin, en réalisant une telle opération, de ne pas faire supporter à l'usager de trop lourdes contraintes; s'il est admissible de lui imposer une déviation, avec une réduction de sa vitesse de croisière lorsqu'il croise un chantier isolé, il ne faut pas que de PARIS à STRASBOURG, au fil des 12 ou 15 ateliers rencontrés, les pertes de temps successives dépassent un plafond raisonnable; d'où l'impérieuse nécessité de coordonner l'ensemble de l'opération, en imposant, s'il le faut, aux ingénieurs responsables de chaque département, un planning, un rythme d'avancement. L'usager est notre client; il ne doit pas souffrir outre mesure des travaux, même lorsque ceux-ci sont faits dans son propre intérêt; et tout naturellement, nous abordons ainsi le troisième volet de l'activité de la « Direction des Routes et de la Circulation Routière » : l'exploitation.

Ce troisième élément est récent, ou plus exactement il y a peu que l'exploitation routière fait l'objet d'une prise en main énergique par les pouvoirs publics; auparavant, au sein du ministère qui s'appelait alors « des Travaux Publics », les ingénieurs se contentaient de fournir aux usagers une infrastructure, aussi correcte que possible, et ceux-ci l'utilisaient, à leurs risques et périls, dans les limites fixées par la réglementation en vigueur et sous le contrôle des polices chargées de la surveillance, et à l'occasion, de la répression. Aujourd'hui au sein du Ministère qui a des charges plus étendues comme l'indique son nom (de l'Équipement et du Logement), nous sommes conscients du fait que, quels que soient nos efforts, le réseau restera toujours en retard sur la demande explosive du trafic; construire et aménager des routes ne suffit plus; il faut, par des règles judicieuses, permettre à ce trafic d'utiliser l'ensemble des voies,

limiter les mouvements gênants, obliger l'usager à se plier à des injonctions qui limitent sa liberté. Il y a longtemps que l'ère de l'exploitation est ouverte dans les agglomérations : sens interdits, feux tricolores, interdiction de tourner à gauche; cette tendance à l'exploitation se développe aujourd'hui sur le réseau de rase campagne : interdiction de circulation imposée aux poids lourds, itinéraires « Émeraude » doublant les itinéraires principaux à l'époque des grandes migrations de vacances, déviations autour des villes dont la traversée est difficile; contrôle de la circulation générale au Centre National d'Information Routière de ROSNY-SOUS-BOIS, (poste central des télécommunications de la Gendarmerie).

Voilà tout un domaine nouveau, vers lequel se tourne une part de plus en plus importante de notre activité; activité limitée seulement par le personnel disponible, car l'exploitation routière est grande dévoreuse d'hommes, au niveau de la conception (ingénieurs et techniciens) comme à celui de l'exécution sur le terrain (forces de police et de gendarmerie) : et il ne faut surtout pas oublier que notre action quotidienne doit, dans tous les domaines, s'effectuer en pensant à la sécurité. L'ingénieur de conception, l'ingénieur de chantier, l'ingénieur d'exploitation, sont à tout moment confrontés avec le danger inhérent à toute circulation et se doivent de le réduire par tous les moyens mis à leur disposition.

Les 15.000 morts annuels que la route coûte à la France, justifient les efforts entrepris en permanence pour limiter l'hécatombe, sans pour autant imposer à la circulation des contraintes excessives qui pèseraient trop lourdement sur l'économie du Pays; c'est là un des problèmes les plus ardues avec lesquels nous sommes confrontés... sous le feu des projecteurs de l'actualité quotidienne, ce qui ne facilite pas l'action en profondeur qui serait indispensable.

*
**

Voilà un bref survol de l'activité d'une Direction des Routes :

- Améliorer le réseau routier;
- Définir les critères économiques de choix des opérations, toutes très onéreuses;
- Mettre le réseau en état de résister aux charges de plus en plus lourdes qu'il supporte;
- Exploiter l'ensemble du réseau, au profit du plus grand nombre;
- Améliorer la sécurité,

Et toutes ces actions doivent être menées avec le souci constant du respect de l'usager, au profit duquel travaillent sans relâche les services routiers de la France.