

PREMIÈRE PARTIE
L'ÉTAT DES ROUTES

Notre nature est dans le mouvement

PASCAL



Route principale

Tokaïdo. La route de la mer Orientale.

Luc,

Le Japon est un monde en soi. Les routes ne sont pas seulement des traits d'union entre plusieurs points. Elles sont des lieux d'histoire et de rencontre. Je vais te raconter mon voyage en TGV entre Kyoto et Tokyo sur une route qui vaut le détour. Dans le Japon ancestral, alors que Kyoto était une capitale et Edo – la future Tokyo – une ville émergente à l'Est, une route serpentait le long de l'océan Pacifique : la Tokaïdo ou route de la mer Orientale. Entre ces deux villes : tout un monde. À Kyoto on marche à droite dans le métro. À Tokyo on marche à gauche comme on roule à gauche dans tout le Japon.

À l'origine la Tokaïdo était un chemin stratégique qui reliait le Kansai au Kanto et qui servait d'abord au courrier impérial et au mouvement des troupes. Il n'y avait pas encore de vocation commerciale ni de mouvements de population. Juste un trait, un axe de commandement. Aujourd'hui, la Tokaïdo est une ligne à grande vitesse entre Kyoto et Tokyo. Les trains y circulent depuis 1964 – date des Jeux olympiques de Tokyo – soit près de trente ans avant que les Français n'« inventent » la grande vitesse ferroviaire. Le voyage débute dans la gare de Kyoto, la plus monumentale, la plus moderne qui soit, avec des salles de concerts de plusieurs centaines de places, une hauteur de cathédrale, et des ponts jetés dans le vide. Mariage japonais de la modernité et du respect du passé. Tu as réservé, repéré ton numéro de voiture et tu fais la queue. Le TGV, ou plutôt le Shinkansen, arrive. Avec un peu de chance c'est le Nozomi 500 avec son nez pointu comme une fusée et une superbe couleur bleutée. Sinon c'est le Nozomi série 700 avec un bec de canard, blanc, moins beau, mais avec une sacrée « gueule ». Ne musarde pas ! Ici la somme des retards de l'ensemble des trains à grande vitesse japonais sur un an n'excède pas la dizaine de minutes. Si tu ne montes pas, il part sans toi. Une fois installé, tu regardes le paysage japonais défiler comme une carte postale. Des rizières à perte de vue,

des routes étroites, et la ville qui mange le train d'un seul coup. Tu es à Nagoya ou Toyota City si tu préfères. Ici tout tourne autour du premier constructeur automobile mondial. Après les tunnels, la montagne et les villes moyennes à flanc de coteaux, il y a un rendez-vous à ne pas manquer sur ta gauche. Le Fuji Hama, ou Fuji San si tu ne veux pas faire touriste. Pas d'inquiétude ! Si tu t'endors ton voisin te réveillera. Sinon, demande au contrôleur qui t'indiquera l'heure précise de l'apparition inscrite dans tous les indicateurs ferroviaires. Le voyage au Japon se rembourse sur un moment pareil. La métropole du Kanto approche. À Yokohama, le grand port industriel se dévoile. On longe la côte mangée par des terrains conquis sur la mer et ses usines. Puis les maisons se multiplient. La ligne passe à hauteur des premiers ou deuxièmes étages, comme le métro de Pasteur à Passy. Aux mouvements dans le wagon, aux cigarettes qui s'éteignent, tu devineras que la gare de Tokyo est proche. Il te faudra plonger dans ses entrailles avant de trouver la sortie. Cours vers le centre de congrès, bâtiment ultramoderne à la forme effilée. Tu es à Ginza, dans le quartier chic, où les passages piétons affoleraient même le Parisien frondeur. Reste à prendre le métro ou un autre train régional. Au coucher du soleil je sais que tu voudras explorer la nuit, vraie patrie des Japonais, surtout de sexe masculin.

*Gilles,
Train rapide
Tokyo, 2004*

Nous vous invitons à explorer les routes et les mobilités : définitions, histoire et évolution. Nous vous proposons de prendre en compte le contexte nouveau, le goût de nos concitoyens pour la mobilité, leurs nouvelles pratiques. Mais aussi l'impact de la route, ses conséquences pour l'environnement, la santé, le développement économique, l'aménagement du territoire et l'équilibre même de nos sociétés.

Partir, prendre la route, c'est toujours balancer entre les joies de la découverte, la curiosité et une certaine dose de sentiment d'insécurité.

ESPOIRS

La route rendrait libre. Elle serait le lieu de tous les espoirs, la matérialisation de lendemains qui chantent. Son arrivée serait l'assurance d'un développement rapide. Son appel permettrait d'échapper à l'enfermement local, éviterait de tourner en rond. L'emprunter faciliterait l'ouverture au monde et la rencontre avec l'autre.

PEURS

Sur la route, en déplacement, ces peurs prennent différentes formes. La route a eu ses bandits qui ont effrayé des générations de sédentaires. Ceux de grands chemins ont disparu. Le gang des tractions avant aussi mais des « pirates de la route » ont fait leur apparition. Il y a la peur des pickpockets encore avivée par les annonces trop sonores de lieux publics comme les aéroports ou les gares. Il y a la peur de perdre le précieux sésame, ticket, jeton ou carte mais aussi celle de perdre ses valises, dans l'avion ou dans le train. Il y a la peur de se perdre. Malgré les cartes et les hypermodernes prothèses, on craint toujours de s'égarer, un mauvais embranchement, une erreur d'aiguillage... Peur de l'agression aussi, dans une gare, sur une aire d'autoroute. Il y a la peur de l'accident, la peur de l'autre, celui qui vient en face, celui qui fera la faute, qui aura trop bu et vous enverra

dans le décor, celui qui vous fera sortir de la route. Peur aussi de sortir du droit chemin, de se laisser distraire par des chemins de traverse. Il y a la peur d'oublier. Elle atteint son paroxysme lors de la préparation du voyage. Elle nous pousse à vérifier « plutôt dix fois qu'une » où sont les clés, et s'assurer que l'« on a tout ». Il faut alors s'inquiéter de ce que l'on laisse derrière soi : une maison, des proches... Ces angoisses du voyage sont devenues un marché juteux si l'on en croit le nombre d'ouvrages, de services développés pour le confort du « *globe-trotter* » avant, pendant et après son déplacement.

CLIVAGES

La route a ses fanatiques. Il y a ceux qui prônent la liberté totale et font d'elle le terrain de leurs exploits souvent au détriment des autres. La route est porteuse d'une idéologie du progrès et du désenclavement encore très forte dans notre vieux pays d'ingénieurs. La route est aussi mise en avant par celles et ceux qui prônent le droit à la mobilité. Il y a les autres qui la voient comme un bien utile qui permet de partir, de s'évader. Il y a ceux qui ne jurent que par elle pour favoriser le développement économique et l'attractivité des territoires. Elle a ses colloques qui se perpétuent d'année en année. Elle a son corps, celui des ingénieurs des ponts et chaussées. Elle a ses romantiques, ses nostalgiques toujours « heureux nationale 7 ». Elle a eu ses chantres comme les futuristes qui louaient la vitesse ou les routards de la *Beat Generation*. Elle a aussi ses détracteurs qui l'accusent de tous les maux : pollution, destruction de l'environnement, fragmentation des milieux, stress, insécurité, accélérateur d'acculturation...

Laissez-vous-en conter... mais faites vous aussi votre propre opinion.

PREMIÈRES DÉFINITIONS

Route : n. Ruban de terre au long duquel on peut cheminer depuis l'endroit où l'on s'ennuie jusqu'à l'endroit où il est futile d'aller.

AMBROSE BIERCE, *LE DICTIONNAIRE DU DIABLE*

Nous vous proposons un petit tour par les dictionnaires, l'histoire et l'actualité des routes avant de partir à la rencontre du bitume et des peuples du ruban.

LA ROUTE

Le mot « route » dérive du latin (via) *rupta*, littéralement « voie brisée », c'est-à-dire creusée dans la roche, pour ouvrir le chemin. Le *Littré* propose : « Grande allée percée dans une forêt. Voie pratiquée pour aller d'un point à un autre. » Au sens littéral une route est donc une voie terrestre aménagée pour permettre la circulation de véhicules à roues. Ce terme s'applique généralement aux voies importantes, dotées d'un enrobé imperméable et situées en rase campagne. Ville et route s'opposent donc en ce qui concerne la circulation. Les voies moins importantes, généralement non revêtues, sont appelées *pistes* et *chemins*. En agglomération, les routes bordées de constructions s'appellent les *rues*, ou selon le cas les *avenues*, *boulevards*, *allées*.

L'ensemble de ces voies de communication constitue la voirie.

Annoter la différence entre « être jeté à la rue » comme un malpropre et « partir sur la route ». Un ici et maintenant sans espoir contre un ailleurs et demain toujours meilleur.

De façon générique, la route désigne l'ensemble du secteur routier, opposé par exemple au « rail » pour le chemin de fer. Les routes les plus importantes sont les *autoroutes*, voies à double sens séparées par un terre-plein. L'ensemble des routes forme un *réseau routier*. En France, il s'agit encore d'un service public dont la construction et l'entretien sont à la charge de collectivités (État, départements, communes). Dans le passé les routes étaient entretenues par la corvée, impôt en nature, sous forme de prestations de travail, imposé aux riverains. En ville, ceux-ci sont d'ailleurs toujours tenus d'entretenir leur trottoir et leur caniveau. On s'y emploie avec plus ou moins d'ardeur selon les régions. Alsaciens et Mosellans déploient parfois dans ce domaine une énergie qui étonne même leurs voisins !

SES DÉRIVÉS

Le mot route est également employé comme synonyme d'*itinéraire*, de *trajet*, de *parcours* conduisant d'un point à un autre. On parle souvent de *route aérienne*, *maritime* ou *terrestre*. En navigation, la route est la direction, suivie par un mobile, définie par un angle par rapport au nord géographique. La route est un terme maritime qui définit le parcours d'un bateau. On connaît bien « la route du Rhum ». Quand on parle de route aujourd'hui, on désigne souvent plus la circulation que l'objet technique. L'adjectif dérivé est *routier*. On évoque alors les *cartes routièrès* ou la *sécurité routièrè*. On compte aussi avec inquiétude les accidents de la route et on songe au code de la route pour désigner les règlements qui devraient permettre d'éviter les dérapages. Le *routier* est celui qui conduit des camions pour acheminer des

marchandises. Le *routard* parcourt les routes sac à dos à la dérive ou à la poursuite de ses rêves. La *routière* est une voiture faite pour les longs trajets hors des villes. On ajoute souvent l'adjectif « bonne ». On dit d'une voiture qu'elle tient bien la route. Par extension, on dit parfois d'un projet, voire d'une personne, qu'il « tient la route » pour signifier qu'il est sûr. On dit qu'on « quitte la route » pour signifier qu'on change de voie pour rejoindre une route secondaire. On perd parfois sa route. Quand le marin s'éloigne du parcours prévu, il se dérouté. Volontairement. Pour avancer, trouver leur chemin, les individus comme les peuples ont parfois besoin d'une « feuille de route ». Dans la vie, on dit de quelqu'un qu'il est dérouté quand il ne sait plus trop où il en est, ou comment réagir. Mais quand tout va bien, ça marche même si on ne roule pas sur l'or.

On vous la souhaite toujours bonne ! Nous ne dérogerons pas à la règle ! Bonne route ! Et méfiez-vous de la routine.

France : la route en quelques chiffres

Longueur des réseaux

Ensemble du réseau routier : 1 million de kilomètres.

Route nationale : 20 000 kilomètres.

Route départementale : 360 000 kilomètres.

Autoroute : 9 300 kilomètres dont 7 700 concédés.

Voies de chemin de fer : 30 990 kilomètres dont 14 462 kilomètres électrifiés et 1 540 de lignes à grande vitesse.

Tramway : 200 kilomètres.

Avion : 61 aéroports desservis par des vols réguliers.

Coût de construction

Autoroute : 5 millions d'euros le kilomètre.

Ligne à grande vitesse : 25 millions d'euros le kilomètre.

Tramway : 10 à 20 millions d'euros le kilomètre.

NB : Les dépenses d'entretien représentent la moitié de celles consacrées aux ouvrages neufs.

.../... _____

.../...

Véhicules

Voitures : 25 millions.

Camions, autocars et autobus : 5 millions.

Distance parcourue

Véhicule individuel : 13 000 kilomètres par an en moyenne.

Part de trafic

Route : 90 % de la circulation des personnes et 2/3 des transports de marchandises.

Chemins de fer : 1/10 des voyages de personnes et 1/5 des transports de marchandises.

Fleuves et canaux : peu utilisés, même s'ils sont, depuis 1970, employés par des touristes.

Vols intérieurs : 1 % des transports de personnes.

Oléoducs et gazoducs : 10 % du trafic de marchandises.