



*Le refoulement de l'autoroute :  
autour du projet d'une « fête de la route  
au Grand Palais » 1936*

**Mathieu Flonneau**

- Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Centre d'Histoire Sociale du XX<sup>e</sup> siècle ; IEP Paris
- Maître de conférences
- [mattaflo@aol.com](mailto:mattaflo@aol.com)

PARIS  
**MATCH**

694 / 28 JUILLET 1962 / 1 NF

**RAYMOND CARTIER**  
**NOUS VOULONS**  
**5 000 KMS**  
**D'AUTOROUTE**



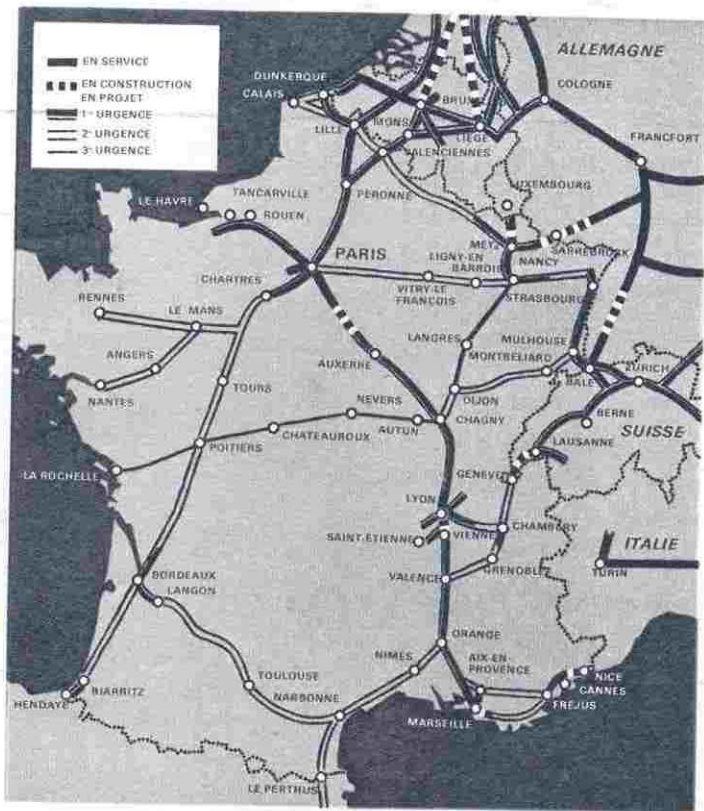
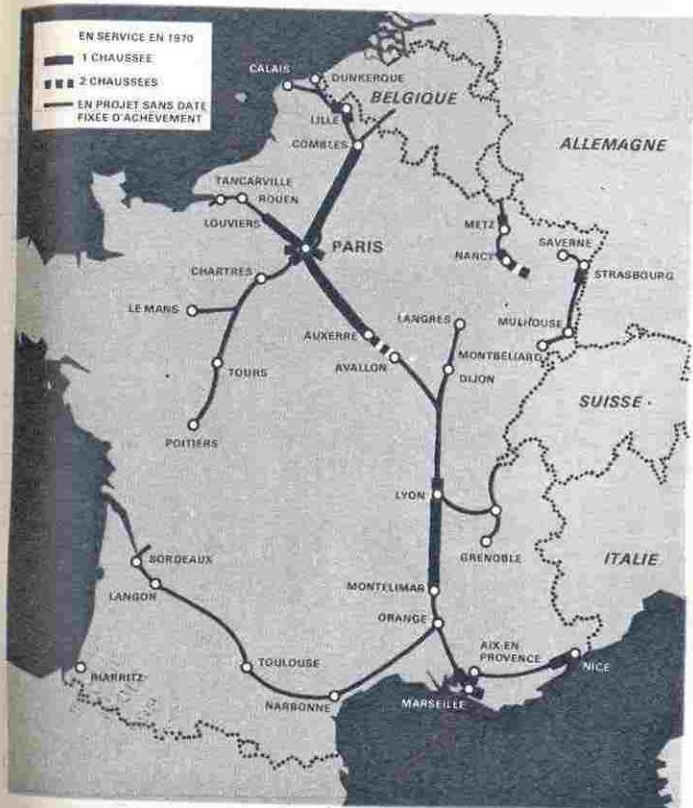
**IL VA**  
**ATTEINDRE**  
**-9500!**

# COMMENT DONNER A LA FRANCE LES AUTOROUTES DONNER BESOIN

La semaine dernière,  
Raymond Cartier  
vous a exposé le problème :  
en France, la route court  
après l'auto.  
Il vous dit maintenant  
pourquoi il faut,  
sans délai — bousculant

Aujourd'hui, les raisons du drame de principe à la route. Quand Hitler a conquis l'Allemagne, on a constaté qu'elles étaient insupportables — comme sans valeur en France. Les ateliers de chômage ont surtout utilisé l'automobile — généralement meurtrier — et dans les discussions sédant les meilleurs besoins des travaux entrepris pour imposer le sans-travail et l'outil. Or, la nécessité d'existence existait dès cette époque. Une autre considération économique et, en Allemagne, les routes étaient antérieures à la route automobile spéciale. Celle-ci est trop brutale pour les véhicules à chaudières, les voitures d'enfants, les camionnettes, les promeneurs, les instruments aratoires, les caprins, etc. Elle suppose une moyenne de portes des églises, des maisons, ou encore des rues étroites et des rues d'inconvénient et sans cohérence. La cohabitation est impossible sur des routes, mais elle est finalement intenable. L'automobile passe à flot. Il est clair, depuis l'automobile doit avoir son rail. Non pas d'ailleurs, au contraire, pour la multiplication. La distorsion de la vitesse, l'accident, c'est sur l'automobile qu'ils peuvent prendre leur revanche. Le grand corps change pas entré vite et volé devant l'adaptation de la paix. La même tige





## LES AUTOROUTES DEVRONT AMARRER LA FRANCE A L'EUROPE

Le programme gouvernemental (à g.) est centré sur Paris selon le système de la toile d'araignée.

Le projet de l'Union routière de Georges Gallienne (à droite) raccordé aux artères vitales de l'économie européenne

relierait entre elles les différentes régions industrielles françaises.

Les crédits de paiements affectés aux autoroutes pour les quatre années 1962-1965 s'élèvent à 1 320 millions de NF. C'est cette faible somme, le quart à peine de la dépense prévue pour l'usine atomique de Pierrelatte, qui détermine le rythme ridicule de l'avancement des autoroutes en France : moins de 100 km par an. Le rythme auquel l'automobile va inexorablement vers son asphyxie et sa faillite.

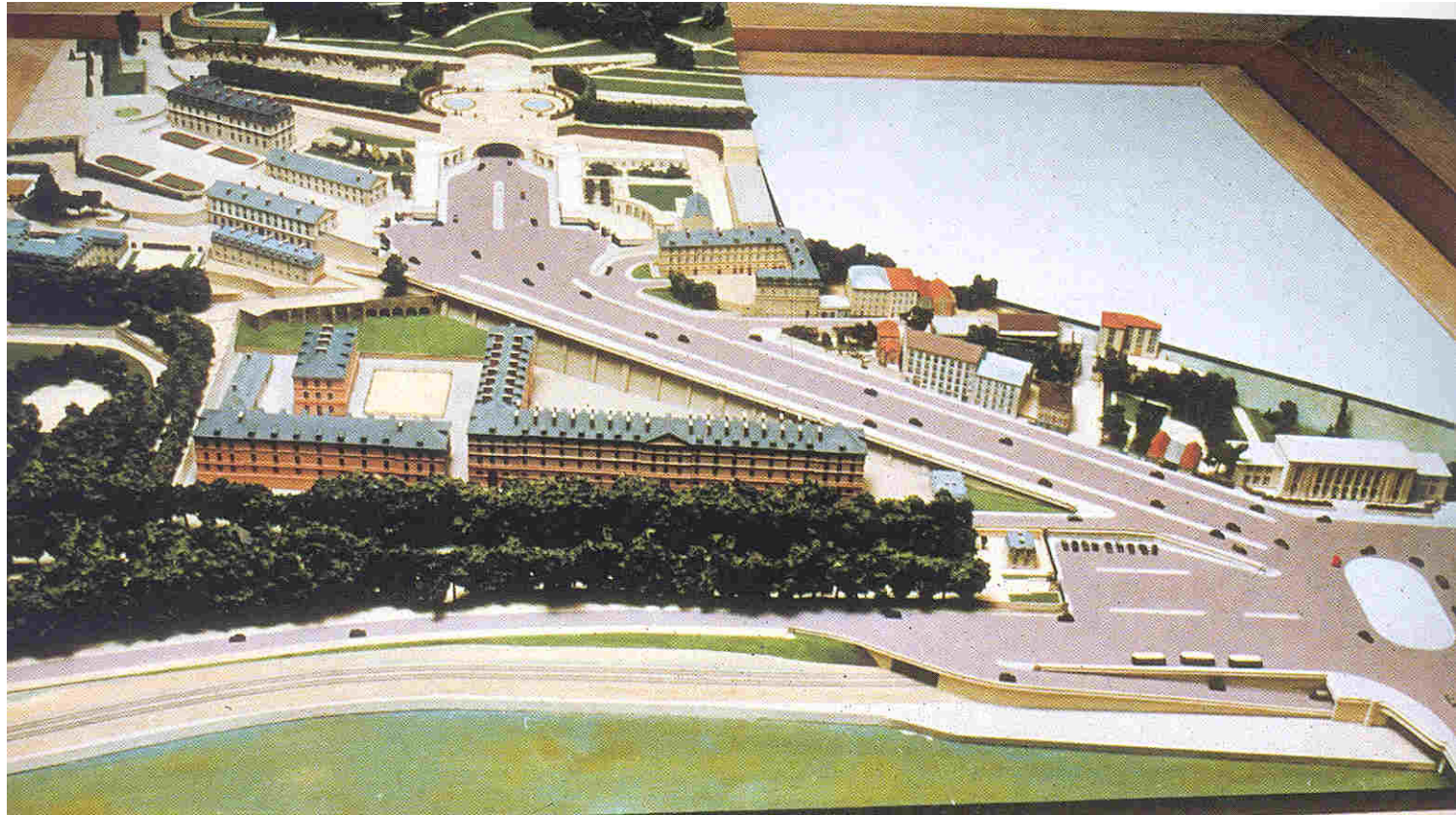
Les automobilistes français sont amers. Ils ont raison. Les plus grands hold-up ne sont rien à côté du vol permanent dont ils sont les victimes. Ils supportent des impôts d'une variété écrasante et paient l'essence au prix le plus élevé du monde. Ils ont droit, pour ce prix, à autre chose qu'aux meilleures routes de 1920 et n'apprécient pas l'humour d'une publicité qui leur conseille, s'ils aiment voyager en auto, de prendre le train avec leur voiture. En 1951, on a eu

kilomètre sur l'autoroute de l'Estérel (c'est vrai qu'il n'y en a pas beaucoup) coûte trois fois plus que sur le plus cher des parkways et le passage de la Seine à Tancarville vaut également le triple du passage de l'Hudson à New York. L'automobiliste ne paiera plus avec ses impôts qu'une route inutilisable ; s'il veut voyager quand même, il devra payer à nouveau. D'ailleurs, ce n'est pas par le péage qu'on peut rassembler les vastes capitaux nécessaires au programme routier de salut public dont chaque année, chaque été, chaque fête carillonnée, chaque week-end démontrent davantage la nécessité. Tout au plus le péage pourrait-il faciliter le seul moyen de financement concevable devant l'importance et l'urgence de l'œuvre à entreprendre : l'emprunt.

Les chemins de fer, les mines, l'électricité, la sidé-













# PROJET D'UNE FÊTE DE LA ROUTE AU GRAND PALAIS

*Route carrossable en triple trait • Relais gastronomiques • Pique-nique et pique-  
Presentation d'automobile • Concours d'élégance • Postes de ramassage, de départ  
Fédération et défilé des véhicules de la route • Congrès locaux, passages et défilés  
Route en comité • Pique-nique, jardins • Jardins • Jardins • Jardins • Jardins  
Pique-nique • Pique-nique • Pique-nique • Pique-nique • Pique-nique • Pique-nique  
Signification d'écarts • Campings • Ambigu de la jeunesse • Route, car, garage  
Automobile, véhicules • etc. etc. etc. etc.*

JUILLET 1956.

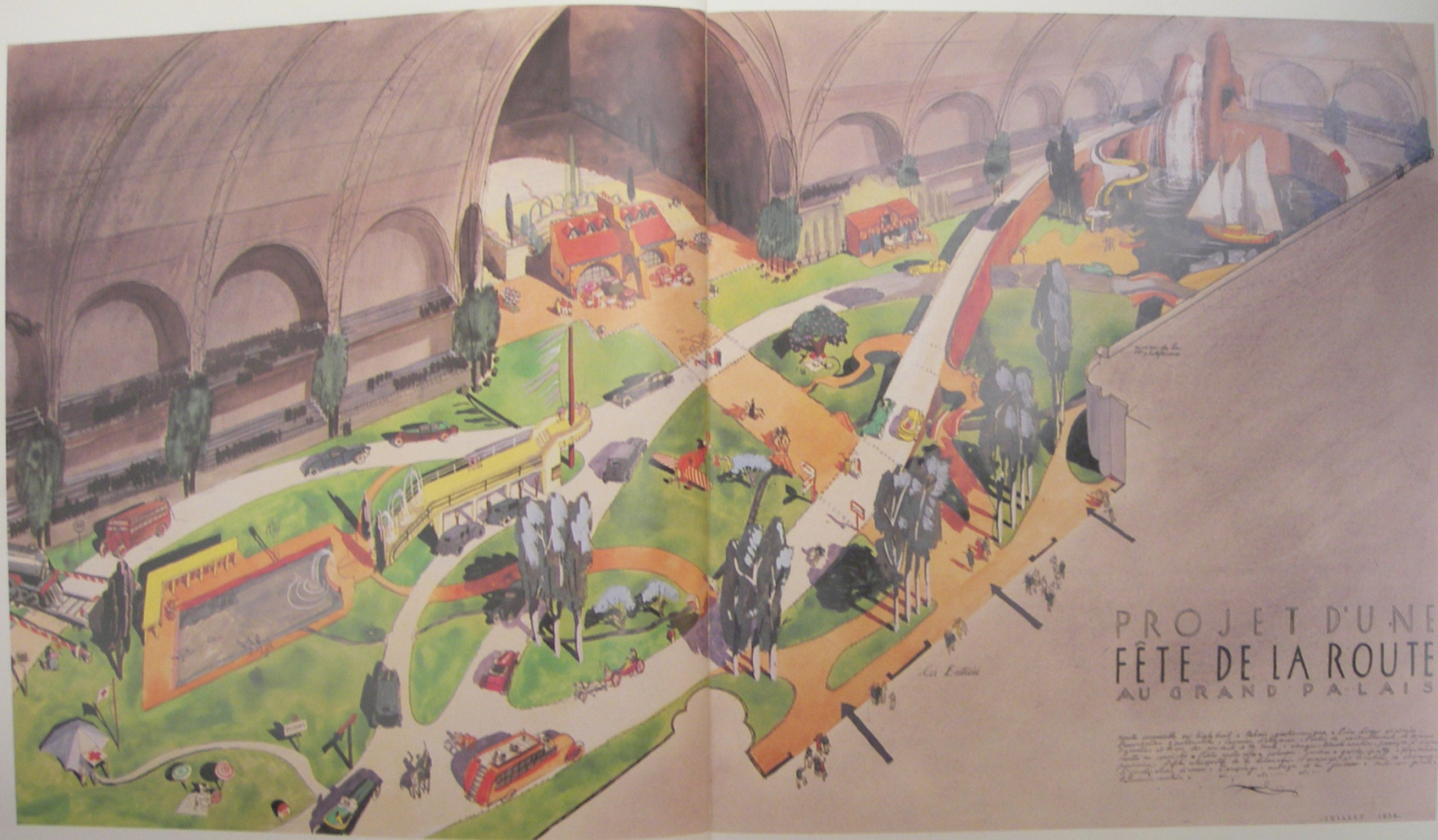




# PROJET D'UNE FÊTE DE LA ROUTE AU GRAND PALAIS

*Route carrossable en triple sens • Palais gastronomiques • Pôles de jeux et piscine •  
Présentation 3 automobiles • Concours d'élégance • Pôles de renouvellement de locaux •  
Exposition et défilé des étudiants de la route • Ateliers - tunnels routiers • Projets et plans  
réalisés en carnicité • Pôles motos rétro • Jalouses • Jardins • Jardins-pâtis • Plantations*





# PROJET D'UNE FÊTE DE LA ROUTE AU GRAND PALAIS

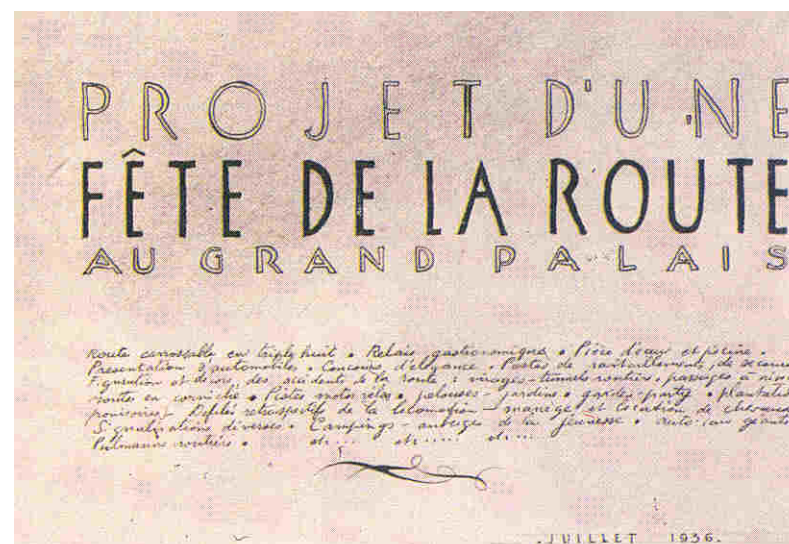
*Texte descriptif et légende de l'installation, rédigé par l'architecte ou l'organisateur de l'événement.*



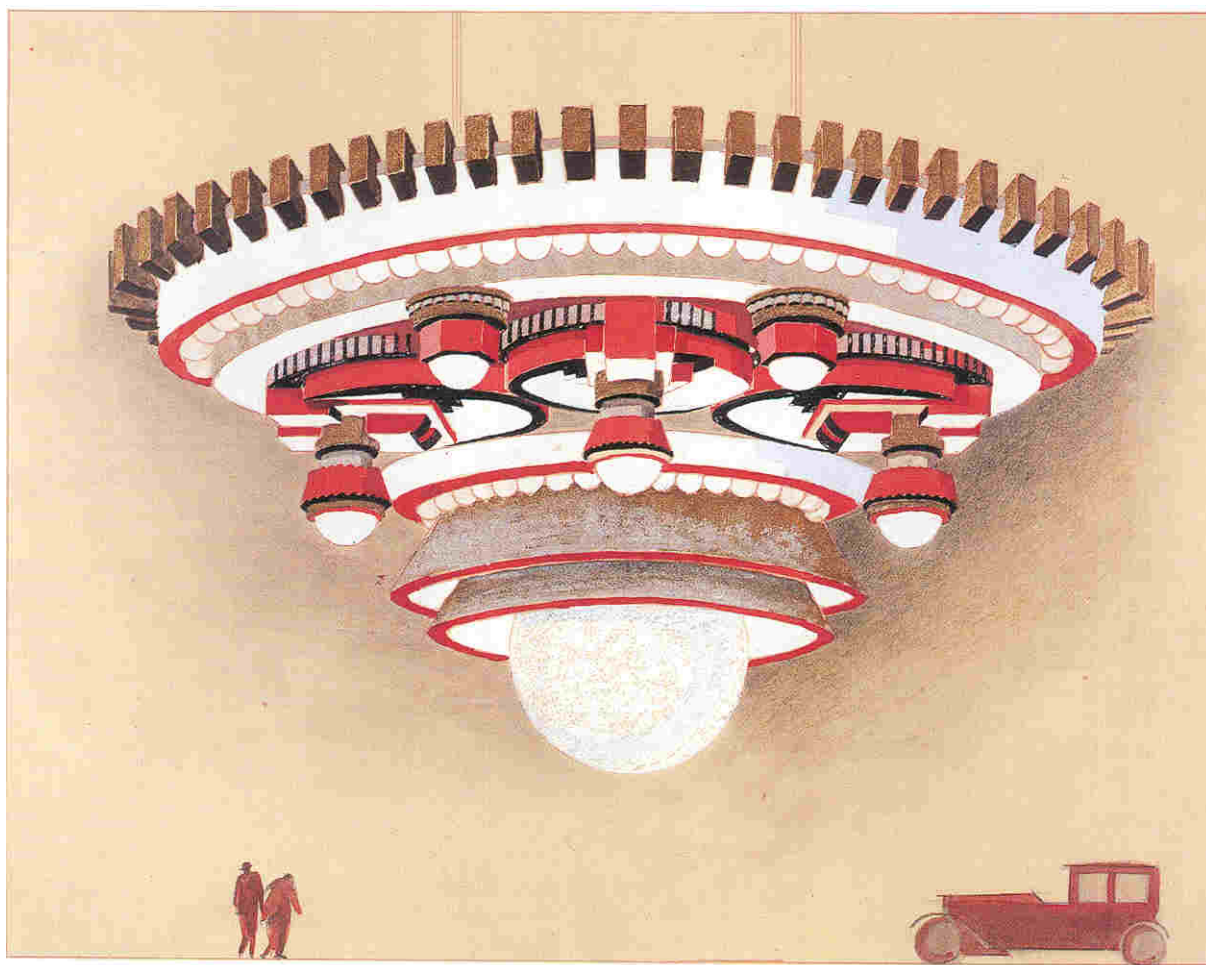


Las Entradas



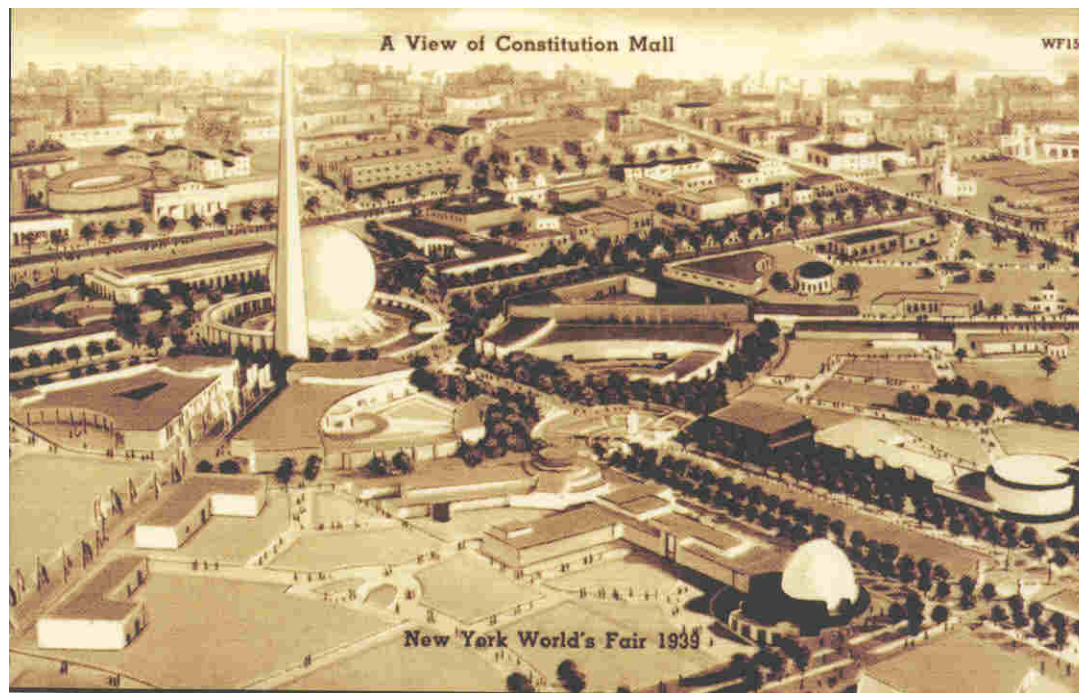


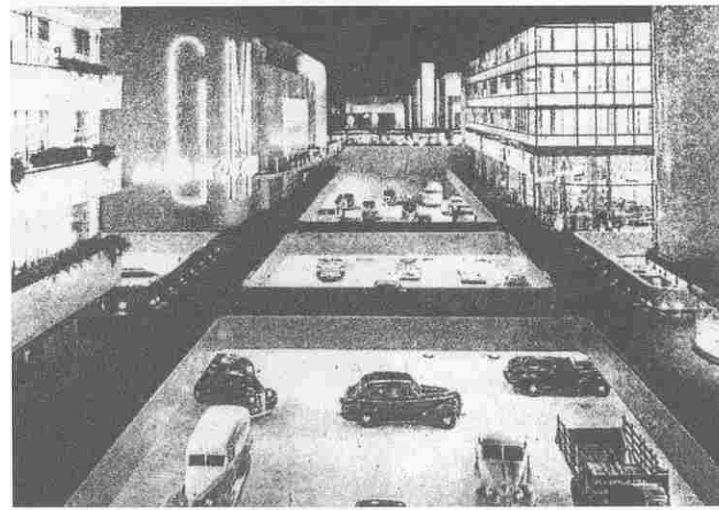
23e Congrès mondial de la Route - Paris 2007

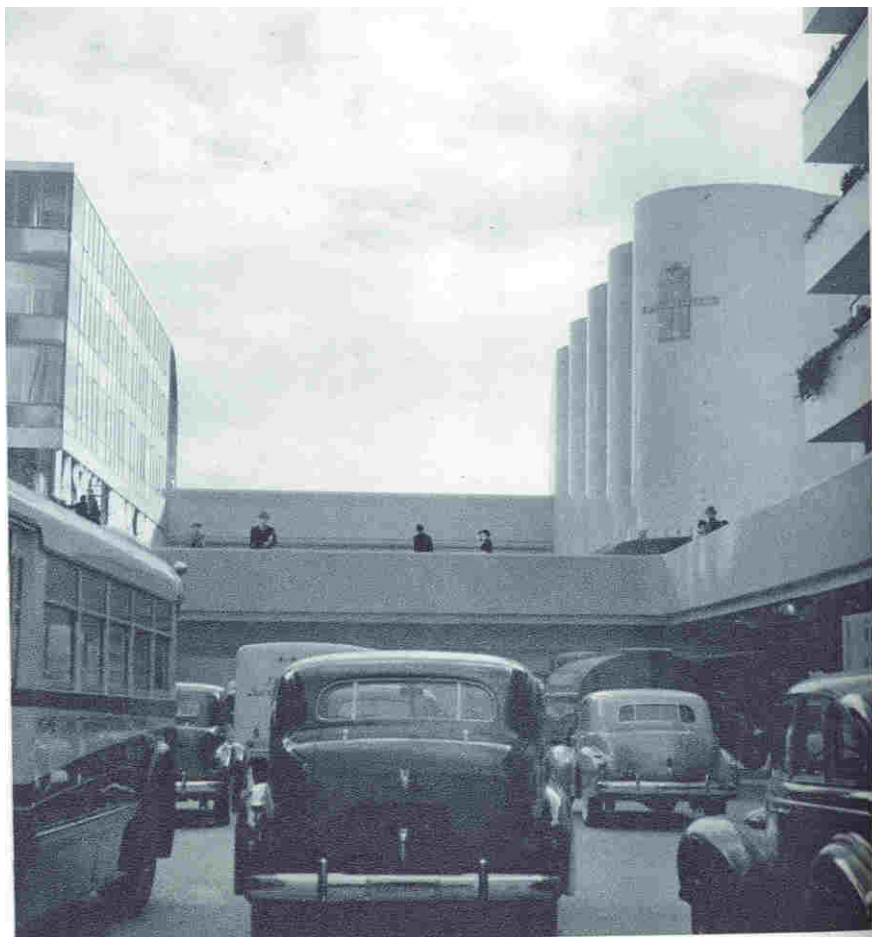


23e Congrès mondial de la Route - Paris 2007

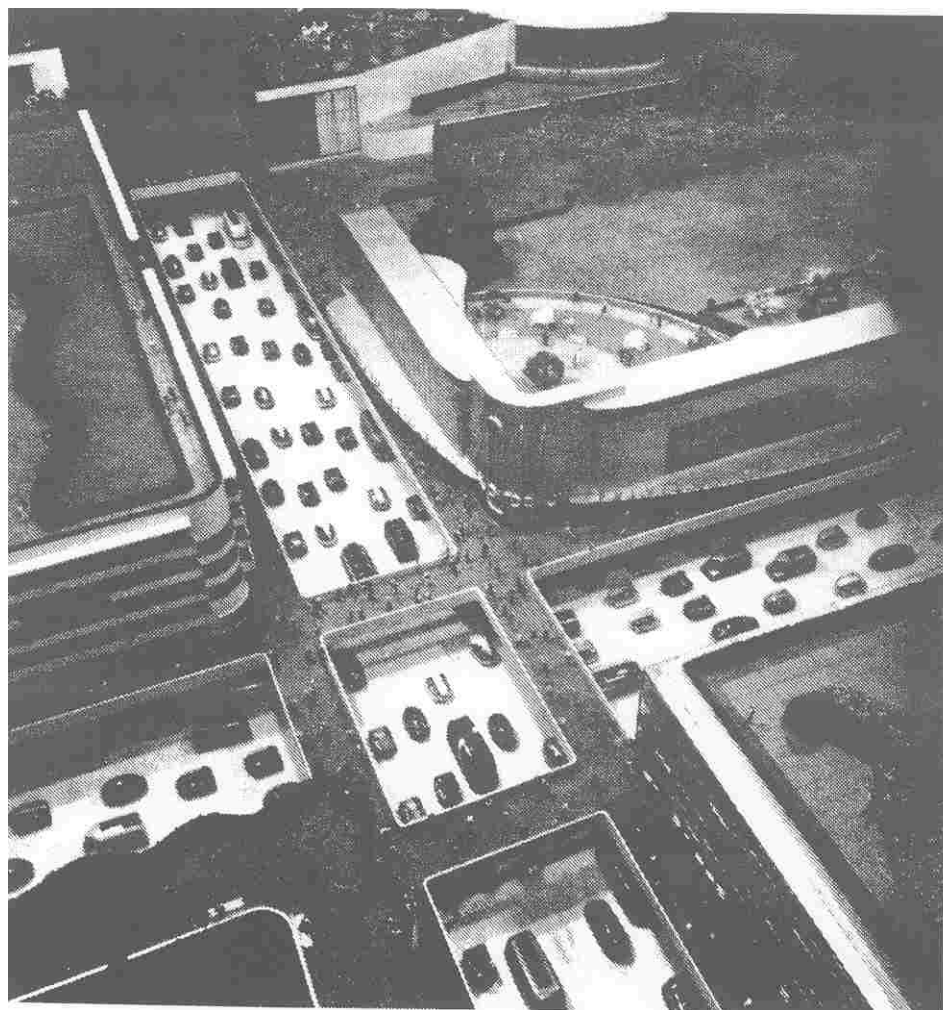


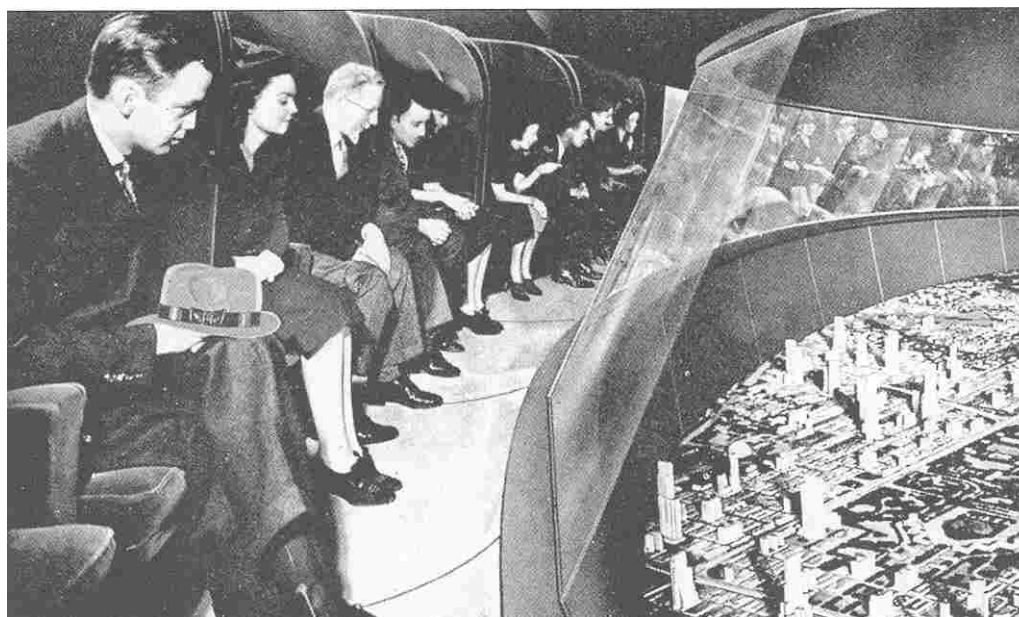




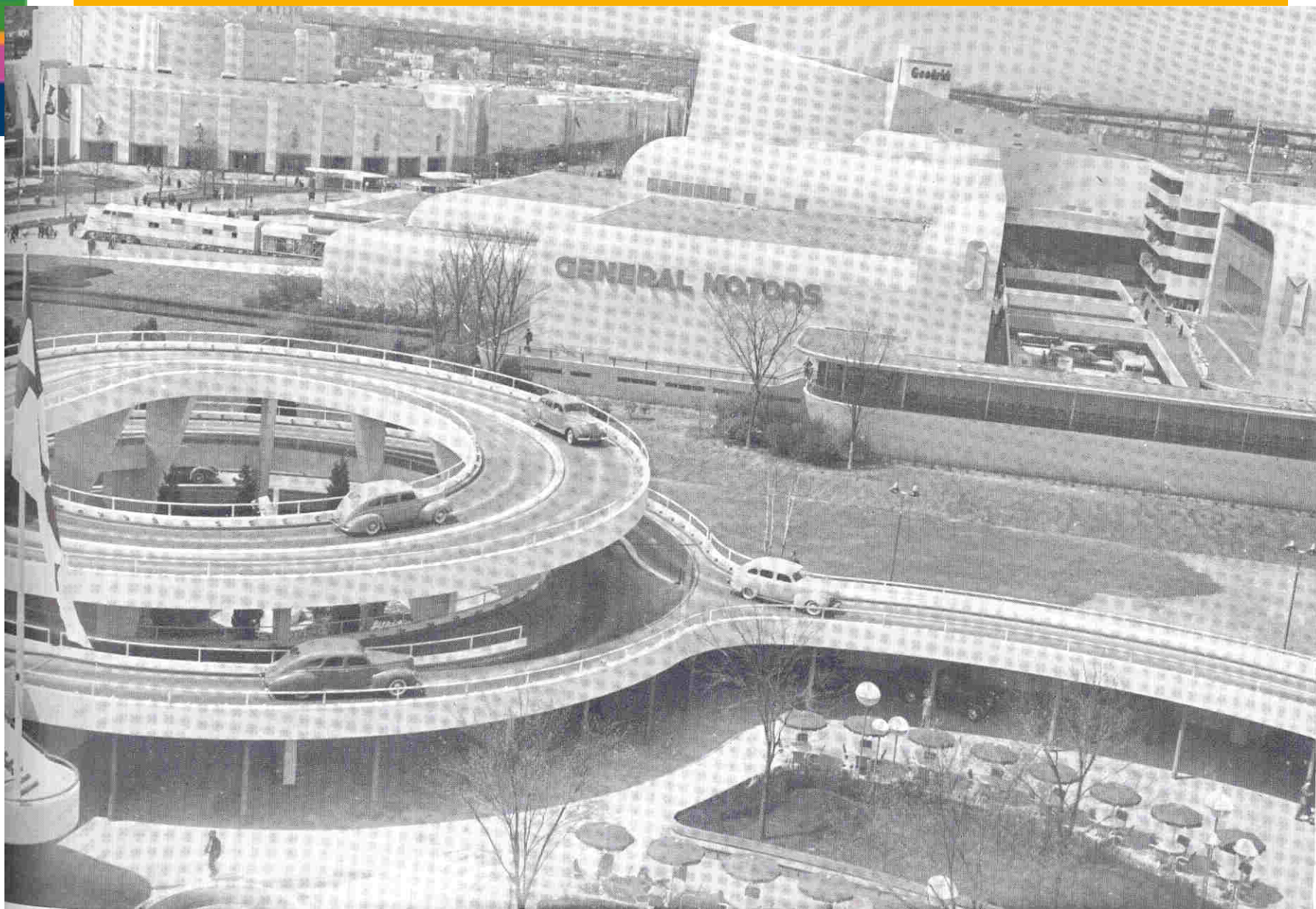






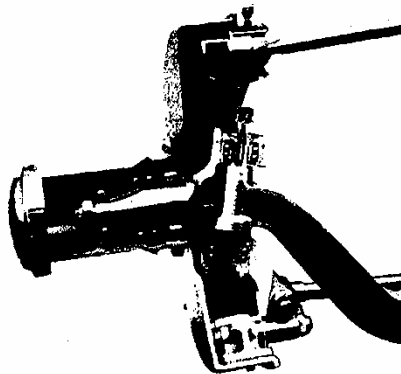






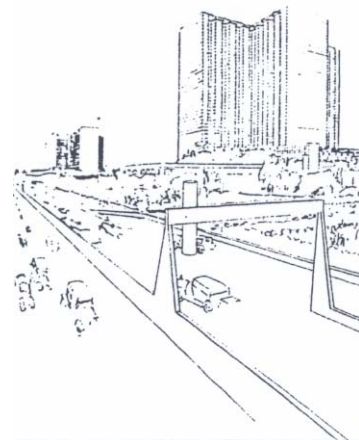
23e Congrès mondial de la Route - Paris 2007

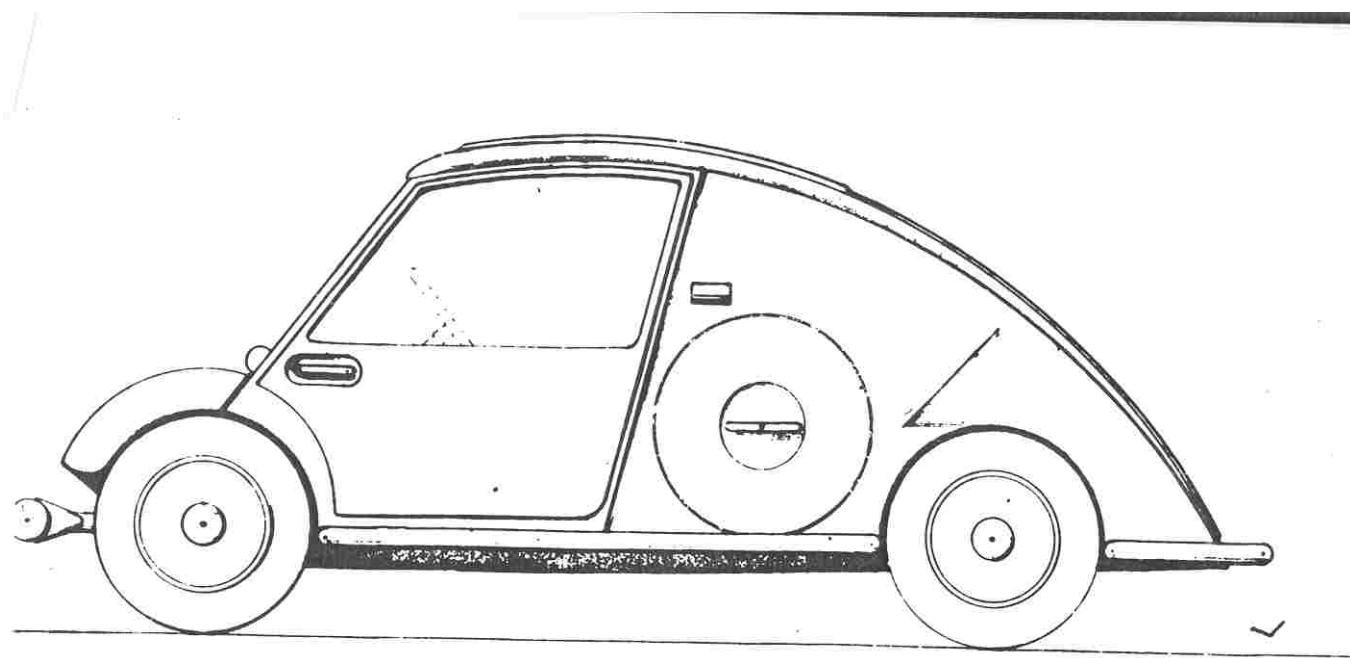


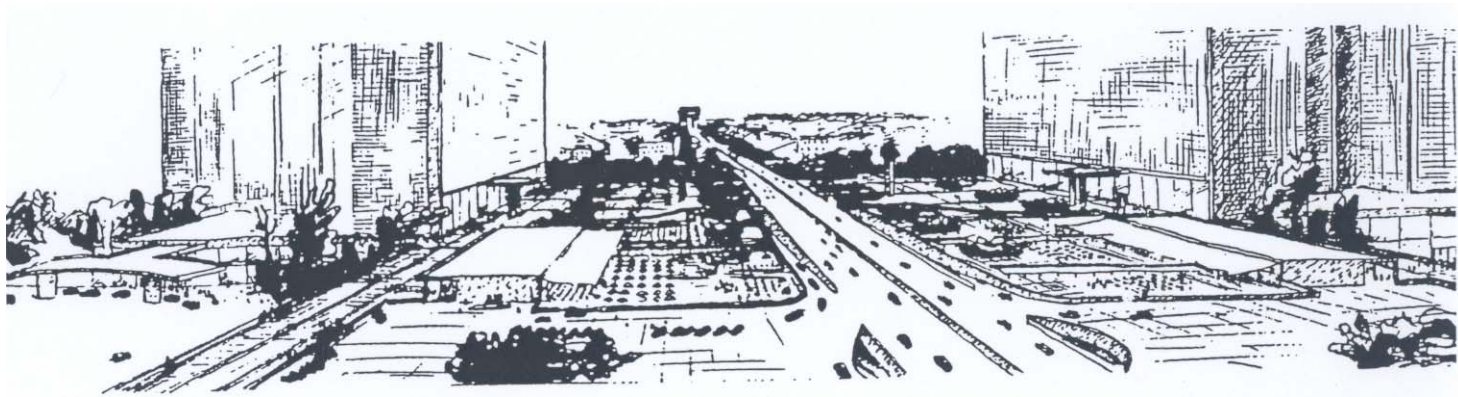


L'UN AVANT DELAGE.

Cette précision, cette netteté d'exécution, ne flattent pas qu'un sentiment nouveau-  
né de la mécanique. Plineus se-fait ainsi : l'establiement du Parthénon en témoignage.  
De même les Egyptiens lorsqu'ils polissaient les Pyramides. C'était au temps où  
Euclide et Pythagore dictaient la conduite de leurs contemporains.

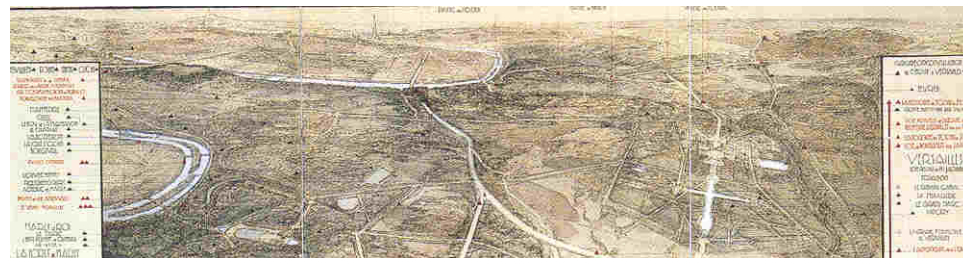




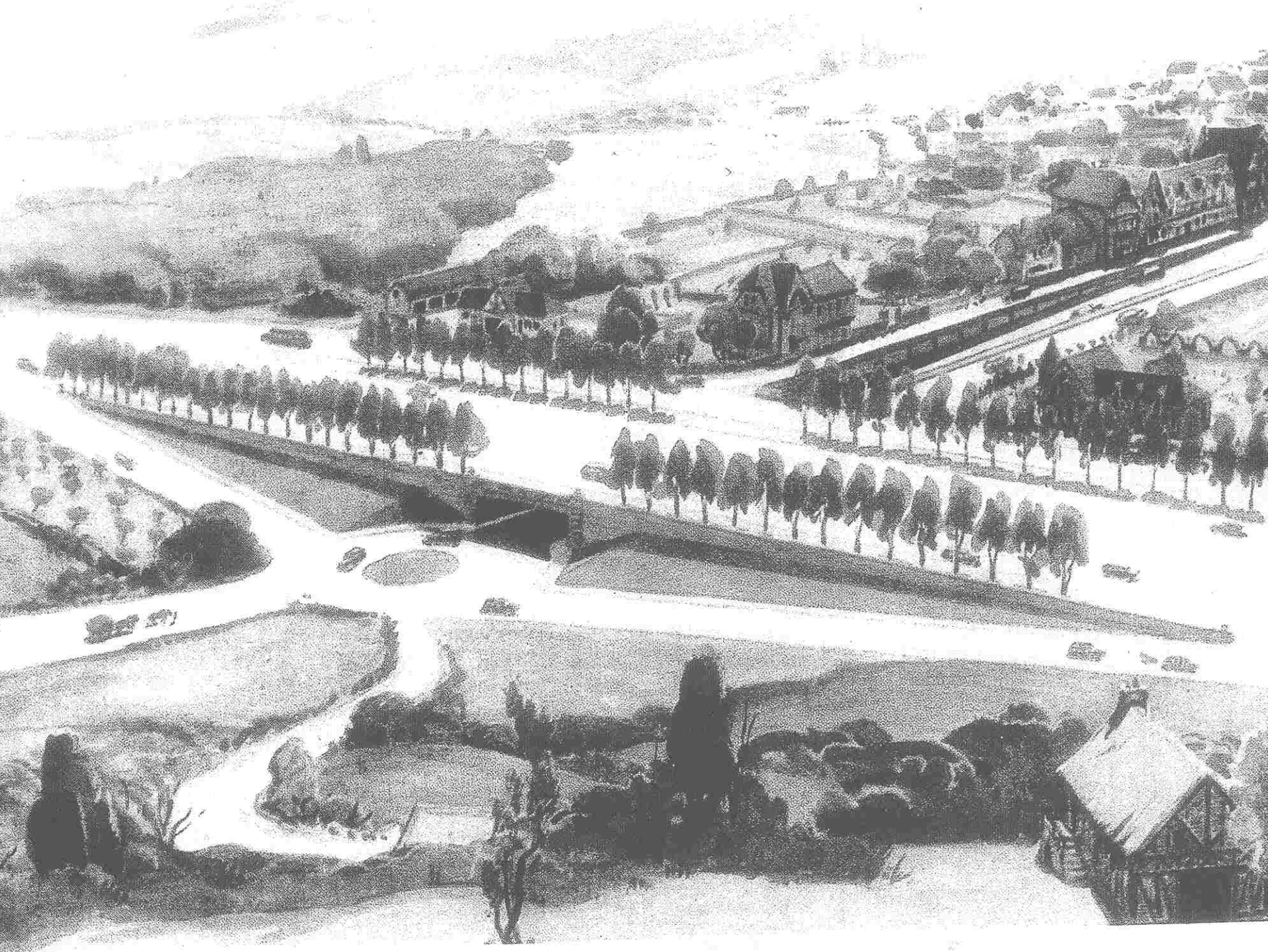








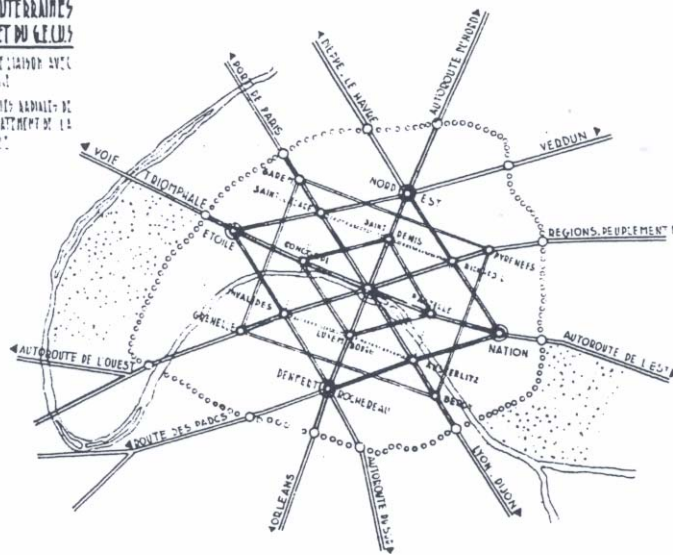




**AUTOROUTES SOUTERRAINES  
DE PARIS. PROJET DU GECUS**

METRO: PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZONE  
URBAINE DE PARIS

PROJET D'AMENAGEMENT DES VOIES URBAINES DE  
PARIS ET DE LEUR ENVIRONNEMENT



D1  
E2

URBANISME  
SOUTERRAIN  
EDUARD UZON



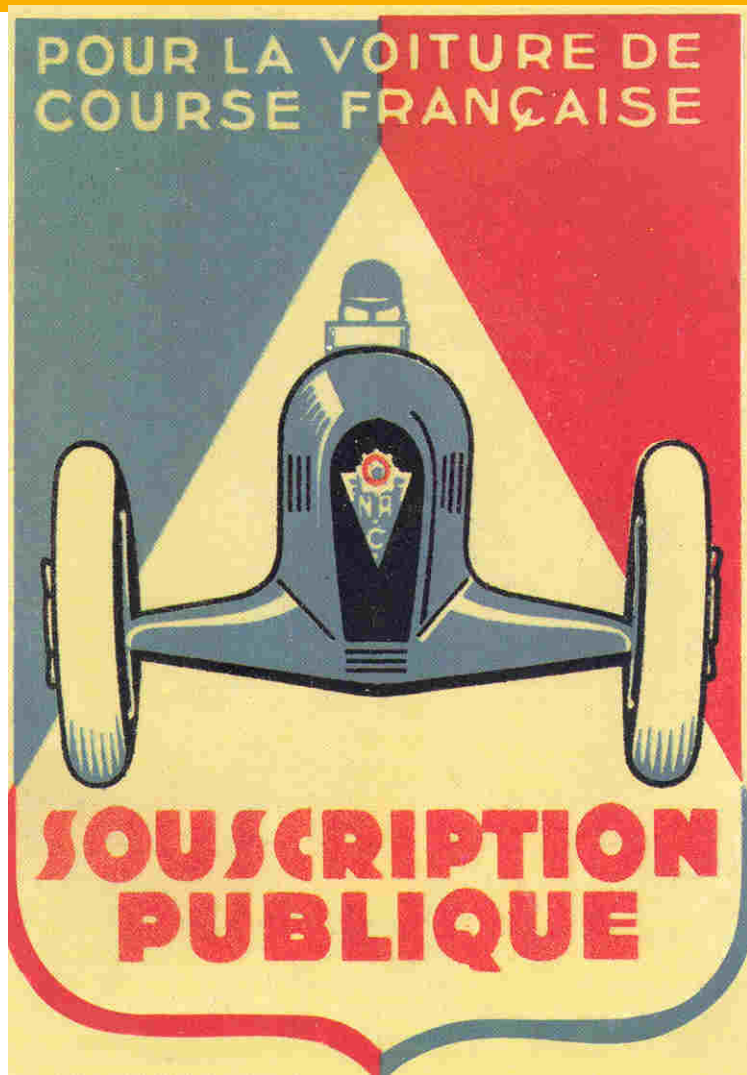


*berceau de  
l'automobile  
doit défendre  
son prestige!*

**PARTICIPEZ A LA**

# **SOUSCRIPTION PUBLIQUE**

**POUR LA VOITURE DE COURSE FRANÇAISE**







OUTIL DE  
TRAVAIL

PLAISIR  
DU  
DIMANCHE

2  
CV

*Traction*  *Avant*

**CITROËN**







LA ROUTE FRANÇAISE  
*de l'avenir*





