**Lisez et traduisez le texte.**

Autoroute et aménagement du territoire.

Au XIXème siècle, c’est le réseau de chemin de fer qui a été l’instrument de l’aménagement du territoire. En desservant par le rail chaque sous-préfecture (et bien souvent au-delà) le plan a permis un désenclavement des régions isolées par la géographie. De nos jours, le développement de la voiture individuelle et du transport routier de marchandises s’explique par la souplesse incontestable de ces modes de transport qui permet le desserte porte à porte à l’heure choisie par chacun.

Il est vrai que le succès de ce mode de transport risque d’entraîner, par congestion, des effets nuisibles qui conduisent certains à le remettre en cause.

Dans ce débat, le réseau autoroutier bénéficie de deux atouts essentiels :

* pour les trajets moyens de 200 à 500 km, il permet un temps de parcours compétitif et surtout prévisible sans erreur – à l’exception de quelques périodes d’encombrement exceptionnel,
* il irrigue le territoire d’une façon presque aussi fine que le faisait au siècle dernier le réseau de chemin de fer avec les trains omnibus. Il y a en effet en moyenne un échangeur tous les 10 km, et la loi d’orientation sur l’aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 prévoit qu’à l’horizon 2015, aucune partie du territoire ne sera située à plus de 50 km ou de 45 min soit d’une autoroute ou voie express, soit d’une gare de TGV.

L’image classique de l’autoroute pour aller sans arrêt de Lille à Marseille est une image erronée. La distance moyenne pour les véhicules légers comme pour les poids lourds est de 100 à 200 km. Il n’y a donc pas une autoroute qui va de Lille à Marseille (ou à plus forte raison de Berlin à Alicante) mais une succession de tronçons qui assurent une desserte locale ou régionale.