Revue «la prévention routière» août 1963

Scan 20th.ch



NATIONALE

cinérama

kilomètre par kilomètre

NATIONALE 7, la Route des Vacances chantée par Charles Trenet, l'orgueil de nos Nationales, l'artère qui traverse 14 départements et en dessert 26, de l'éleveur de poules bressanes au viticulteur gardois. Elle fut de tout temps la voie la plus fréquentée de France, depuis que 200 000 Teutons la dévalèrent en l'an 105 avant Jésus-Christ.

Pourtant, son b ptême ne date que d'hier. C'est au Salon de l'Automobile de 1912 qu'une pétition nationale est faite pour que les routes de France soient classées en nationales, départementales, communales, vicinales, chacune d'elles étant numérotée. Le président de la République de l'époque, Armand Fallières, vient visiter le Salon. Il signe lui aussi le livre de pétition. C'est la victoire...

Cette N. 7. nos reporters Jean MEZERETTE et Henri CHACO l'ont analysée pour vous de A à Z. Partis de la Borne O, ils ont ou défiler sur leur pare-brise panoramique, comme sur un écran de cinérama, le long film de ses 1 000 km qui ne s'arrête qu'à la Frontière, sous le soleil et le ciel bleu des Vacances!



Km 0

Le parvis de Notre-Dame de Paris. C'est là que, encastrée entre les dalles, se trouve la *Borne* 0, en fait une plaque de cuivre rouge représentant une rose des vents à huit branches.

Km 4

Mais, pour tout le monde, c'est à la Porte d'Italie que commence réellement la N. 7, et, dans la pratique, c'est à la Porte d'Ordeans, au départ de l'Autoroute du Sud, que débute maintenant la route des vacances. Laissons donc les « vacanciers » parcourir les 60 km sans histoires qui les séparent de Fontainebleau et restons, quant à nous, fidèles à la N. 7, puisque nous nous sommes proposés de la parcourir de A à Z. Nous traversons le KREMLIN-

BICETRE, dont les habitants bé-nissent l'autoroute d'avoir dé-tourné les quelque 10 millions de véhicules qui, du 1se janvier au 31 décembre, faisaient trem-bler leurs vitres, puis nous trou-vons sur notre gauche, le cime-tière de Thiais, le plus grand cimetière parisien avec ses 180 000 tombes et, 2 km plus loin, nous passons sous le pont de la Belle-Epine, construit pour éviter un carrefour de la mort : 43 tués en dix ans.

Km 14

L'aérodrome d'ORLY. La N. 7 se glisse sous le béton de ses gigantesques pistes d'envol et, soudain, comme atteinte par la contagion, elle s'envole en une surprenante série de « montagnes russes » qui lui font présenter jusqu'à Ponthierry cinq pentes de 4 à 5 % sur 29 km.



Km 52

8 km de ligne droite nous ont conduits de PONTHERRY à CHAILLY-EN-BIERE, où Millet peignit son célèbre « Angelus » et où il est enterré à côté du douanier Rousseau. Attention à la traversée de la ville : interdiction formelle de doubler. Mais c'est ici que se termine le cauchemar de la sortie de Paris et que commence véritablement la route. Un kilomètre après Chailly, nous pénétrons en Forêt de Fondainebleau par une courte pente de 4 %. La route est magnifique et, très rapidement, nous arrivons 4 %. La route est magninque et, très rapjidement, nous arrivons à Fontainebleau, au Carrefour de la Libération. Là, un vaste pan-neau marqué N. 7 et N. 5 nous indique LYON et NEVERS en lettres énormes.

Km 60



Après un virage particulière-ment dangereux, où la vitesse est très justement limitée à 60 km/h, nous débouchons sur le fameux CARREFOUR DE L'OBELISQUE,



édifié par Louis XVI en l'honneur de Marie-Antoinette et de Mariede Marie-Antoinette et de Marie-Thérèse. Deux routes pour Lyon s'offrent à nous : à droite, la N. 7, par Monlargis, Nevers, f a it 412 km; à gauche, la N. 5-N. 6, ou fausse N. 7, par Auxerre, Saulieu, fait 401 km. Cette dernière est certes plus courte de 11 km et légèrement plus « roulante », mais, en revanche, la vraie N. 7 est quatre fois moins encombrée d'une manière générale et elle est incontestablement l'ITINERAIRE RECOMMANDE PENDANT LA PERIODE DES VACANCES, au moment où la N. 5- N. 6 devient

Partère la plus chargée d'Europe.

Nous sommes à 172 km de Nevers, lorsque nous quittons sur la
droite le Carrefour de l'Obélisque,
et une haute borne en pierre, datant de Louis XVI, nous indique : tant de Louis XVI, nous indique; Route de Lyon par le Bourbon-nais. La chaussée est très belle; ses trois voies sont bien matéria-lisées, celle du centre étant d'ail-leurs plus claire que les deux autres. Mais surviennent trois virages dont il convient de se méller. Un peu plus loin, nous parcourons un kilomètre environ de route bordée d'arbres magni-fiques.

Km 75



Nous pénétrons dans NEMOURS Nous pénétrons dans NEMOURS entre deux rangées de grands platanes. La traversée de la ville, qui comporte deux ponts, deux feux rouges et de nombreux pavés, nous a demandé dix minutes, bien que la circulation ne fût pas des plus denses. Nous sommes maintenant sur la rive droite du Loing, que nous longeons.

Km 85

SOUPPES-SUR-LOING. Traver-sée assez facile, mais à faible allure, bien entendu. Nouveau ra-lentissement 11 km plus loin avec Dordives (50 km/h). La route reste néanmoins agréables avec ses trois belles voies, et les pay-sages variés du Gâtinais ne per-mettent pas la monotonie.

Km 108

MONTARGIS. Traversée difficile, avec le passage du Loing et du Canal de Briare. Elle réclame une bonne dizaine de minutes. Au km 125, à Nogent-sur-Vernisson, un détour de 9 km par la D. 41
permet de visiter les vestiges du
Château de Châtillon-Coligny, où
naquit Coligny. On rattrape la
N. 7 par la D. 56 aux Bèzards.
Peu après, se présente une bifurcation; sur la droite, la N. 140
descend sur Gien, tandis que la
N. 7 poursuit son chemin sur la
gauche. Mais ce n'est plus la belle
route de tout à l'heure. Elle n'a
plus que deux voies, et il faut
prendre garde au virage à gauche
très dangereux qui précède La
Bussière. A sa sortie, la chaussée
est encore plus étroite, mais elle
est en cours d'élargissement, ce
qui n'est pas du superflu.

Km 151

BRIARE se présente à nous sous la forme d'une rue très étroite et assez désagréable, mais elle nous offre une curiosité qui vaut la peine d'être vue : son Pont-Canal, cuve métallique de 660 m de long et 11,50 m de large, dans laquelle le Canal de Briare franchit la Loire. Nous continuons ensuite par le Val-de-Loire et ses riantes cultures : jardins marafchers, vignes, prairies verdoyantes. Une ombre pourtant à ce tableau bucolique : la traversée de Bonny tout en virages et la longue série de courbes sur la route étroite, au revêtement rouge, qui précède La Cellessur-Loire.

Km 180



COSNE, petite ville du bord de Loire, dont la traversée demande dix bonnes minutes de patience. On en sort sur une route à deux voies qu'on ne tarde pas à trou-ver en réfection. Feu rouge pré-cédant 800 m de passage sur une voie.



LE CANAL DE BRIARE FRANCHIT LA LOIRE



LAPALISSE ET SON CHATEAU

Km 195

Après une série de virages avec bande jaune continue, nous abor-dons POUILLY, relais gastrono-mique apprécié et renommé pour ses vins. La traversée en est aisée. ses vins. La traversée en est aisée. Nous longeons quelque temps la Loire, puis nous nous en éloignons, et, après Mesves, une longue ligne droite, manquant malheureusement de largeur, se termine par un brusque virage à droite qui nous ramène sur ses bords.

Km 208



Nous sommes à LA CHARITE-SUR-LOIRE, qui s'est formée autour d'une abbaye célèbre dont il subsiste l'Eglise Sainte-Croix, avec sa tour romane. Sa traversée ne présente pas de difficultés, car nous ne pénétrons pas dans le centre de la ville, mais suivons la berge de la Loire. Nous la quittons d'ailleurs sur une magnifique route à quatre voles jusqu'à La Marche. Et c'est à nouveau le rétrécissement à deux voies, mais nous remarquons avec voies, mais nous remarquons avec satisfaction qu'elle est en cours d'élargissement.

Km 221

POUGUES-LES-EAUX se passe aisément, mais, tout de suite après, des accidents de terrain après, des accidents de terrain assez prononcés nous réservent quelques petites difficultés. C'est d'abord une helle montée aux courbes nombreuses, puis une descente en virages encore plus serrés et dont certains sont très dangereux. Cependant, la route est bonne et large, et il y a possibilité de doubler en différents points. Nous trouvons ensuite

une chaussée défoncée et des traunique sur 200 m. Nouvelle mon-tée en virages, mais facile celle, et une belle ligne droite nous conduit au lieudit (fort juste-ment) Les Petities-Maisons, et c'est une longue zone semi-urbaine qui annonce le grand centre.

Km 232



NEVERS, au confluent de la NEVERS, au confluent de la Loire et de la Nièvre. Ses pignons, ses hauts toits, ses tours et ses églises, dominés par la masse puissante d'une cathédrale mi-romane, mi-gothique, l'ont fait églises, dominés par la masse puissante d'une cathédrale miromane, mi-gothique, l'ont fait surnommer au xvr' siècle La Ville Pointue. Si vous en avez le temps, allez visiter la manufacture de faience, la première de France, et le musée qui en renferme une remarquable collection. Mais si vous êtes pressés, ne vous enfoncez pas dans Nevers. Prenez tout de suite à gauche et suivez les cez pas dans Nevers. Prenez tout de suite à gauche et suivez les flèches. Vous contournerez ainsi le centre de la ville et vous en sortirez en traversant la Loire sur un joil pont du xvur. A Moirg, nouveau ralentissement pour route défoncé en réfection avec voie unique, mais il est de courte durée.

Km 255

SAINT - PIERRE - LE - MOU-SAINT - PIERRE - LE - MOU-TIER. Attention au virage à angle droit sur la gauche en plein centre de la ville, du moins si vous roulez de nuit, car, de jour, vous serez bien obligés, comme nous, de l'aborder au pas. La route est belle, tandis que nous parcourons, en nous rapprochant de l'Allier, une riche région d'éle-vage aux, races régulées pour leur de l'Allier, une riche région d'êle-vage aux races réputées pour leur couleur blanche et la qualité de leur viande. Nous avons même droit à un passage de 6 km de ligne droite bordé de platanes. Au km 278, Aprilly: près de la route, monument commémoratif de la chute du dirigeable « Répu-blique », en 1909.

Km 286

MOULINS, sur le chemin des Moulins placés sur le cours de



PAllier, fut le rendez-vous de chasse des ducs de Bourgogne, puis leur capitale. La traversée est extrêmement sinueuse et vous est extremement sinueuse et vous fait visiter la ville, célèbre pour son monumental beffroi à carillon: le Jacquemart. Suivez attentivement les flèches, car c'est lei que commence la N. 9 qui conduit à Clermont-Ferrand.

Km 312

SAINT-LOUP. La route traverse le village d'un trait sans le moindre rétrécissement, et l'automobiliste, neuf fois sur dix, sans le moindre ralentissement, ce en quoi il a tout à fait tort, car il s'agit d'une agglomération, et le 60 km/h est de rigueur. Il est d'ailleurs bien rare qu'on n'y rencontre pas quelques uniformes pour se le faire rappeler.

Km 318



VARENNES-SUR-ALLIER. Tra-VARENNES-SUR-ALLIER, Traversée assez désagréable. Peu après, nous abordons un important carrefour avec priorité à droite pour la route venant de Vichy, la N. 493. Il est magnifiquement aménagé et signalisé. A Périgny, 13 km plus loin, un panneau nous prévient que la route est défoncée et que la vitesse est limitée à 70 km/h sur 22 km. Limitation qui nous est rappelée à maintes reprises par sollicitude pour nos amortisseurs.

Km 336

LAPALISSE. Du pont qui enjambe la Besbre, la route donne l'impression de venir buter contre les maisons que domine un important château du xv s'écle, mais un grand panneau bleu à lettres blanches nous indique que la Route Bleue, Paris-Côte d'Azur, la N. 7, se poursuit à angle droit sur la droite. Alors qu'elle était jusqu'ici somme toute a sse z « roulante », elle va se montrer maintenant quelque peu tourmentée. A Saint-Prix, longue série de virages sur route déformée, avec un passage franchement défoncé. 10 km plus loin, importants travaux de réfection, limitation à 30 km/h, voie unique avec feux. Après Saint-Martin - d'Estreaux, presse sur route étroite à deux voies. Puis nous traversons La Pacaudière, ancien relais de poste du xvr siècle.

Km 372

SAINT-GERMAIN-L'ESPINASSE, A sa sortie, un panneau nous si-gnale que nous sommes três





exactement à 100 km de Lyon. La route, quoique pas très large, redevient belle, avec de jolis arbres de chaque côté, et nous allons bientôt retrouver la Loire que nous avions quittée à Nevers.

Km 384



Nous la traversons à ROANNE, gros centre industriel, réputé pour ses cotonnades, et point de départ de l'excursion de 80 km aller et retour aux Gorges de la Loire. A la sortie de Roanne, la N. 7 et la N. 82, route de Saint-Etienne, se confondent sur une dizaine de kilomètres.

Km 393

L'HOPITAL-SUR-RHINS, nom susceptible d'inciter les automobilistes à la prudence, et c'est une bonne chose, car ce village présente un virage fort dangereux. Un kilomètre plus loin, la N. 82 nous quitte sur la droite, tandis que nous virons fortement à gauche, pour attaquer, à travers les monts du Beaujolais, une route très pittoresque, mais terriblement accidentée, rendue plus délicate encore par 17 km de chaussée déformée. Première difficulté : la montée sur Neaux. Puis nous trouvons des travaux dans un virage.

Km 401



SAINT - SYMPHORIEN - DE -LAY. Ici commence la seconde difficulté, laquelle sera d'ailleurs la plus sérieuse de ce parcours : le col du Pin-Bouchain (760 m d'altitude), où l'on passe du bassin de la Loire au bassin du Rhône. La montée au col est très accidentée et fait environ 15 km. De plus, de nombreux virages sont actuellement en cours d'élargissement. Rien ne marque le passage du col, si ce n'est un paneau d'où partent 12 km de descente sinueuse, mais la vue est magnifique d'un bout à l'autre.

Km 428

TARARE. Ici se termine la mauvaise passe. Au-delà, la route redevient bonne. On trouve bien au km 444 des travaux dans-une courbe, puis, 8 km plus loin, un chapelet de virages serrés avec 'un passage à niveau difficile après L'Arbresle, mais c'est à peu près tout jusqu'au verdoyant vallon de Charbonnières-les-Bains.

Km 472



L Y O N, troisième ville de France, dans laquelle nous allons franchir successivement la Saône et le Rhône. La traversée de Lyon n'est plus le cauchemar qu'elle fut naguère grâce aux importants travaux et autoroutes exécutée ces dernières années. Le tunnel routier de la Croix-Rousse est le plus long de France avec ses 1800 m, et, à sa sortie, le passage à trois voies superposées est un ouvrage unique en Europe. Malheureusement, les travaux actuellement en cours, et en particulier la reconstruction du pont Gallieni, donnent lieu à de nombreuses déviations, ce qui ne nous permet pas de vous donner un itinéraire de traversée. Cependant, le fléchage est bien fait et, si vous suivez scrupuleusement les panneaux indiquant Valence et les fléches jaunes de déviation, vous devez atteindre la sortie de Lyon, c'està-d-dire Saint-Fons, en moins de vingt minutes. A la condition, toutefois, d'éviter les heures de pointe, à savoir entre 11 heures et 12 h 30, 13 h 30 et 15 heures, 17 heures et 19 heures.

COMMENT EVITER LA TRAVERSEE DE LYON



A TASSIN-LA-DEMI-LUNE, prendre à droite la D. 42 en direction de Brignais. Vous tombez rapidement sur la N. 86, que vous prenez à droite en direction de Givors. Elle fait toute la rive droite du Rhône et vous pouvez la suivre jusqu'à Pont-Saint-Esprit, mais nous vous le déconseillons, bien que ce soit là un itinéraire pittoresque et moins couru que la N. 7. En effet, elle est actuellement en très mauvais état, et sa faible largeur ajoutée à son profil sinueux peut vous contraindre à suivre les gros camions sur des kilomètres. Il est donc préférable que vous repreniez la N. 7 en traversant le Pont de Vienne ou, au plus tard, celui de Tournon, en vous disant que, dans un cas comme dans l'autre, vous aurez évité, outre la traversée de Lyon, la terrible descente sur Vienne.

Après 8 km de banlieue industrielle, de pavés et de rails de tramway, et une forte côte à la sortie de Saint-Fons, la N. 7 va passer d'une vallée à l'autre, et sur 28 km montées et descentes vont se succéder, certaines faisant jusqu'à 9 %. Nous rencontrons un nouveau Saint-Symphorien (d'Ozon, celui-là), mais une belle déviation le contourne. Puis, au lieu-dit Les Pins, nous notos une belle série de virages que nous qualifierons de sérieux.

Km 500



VIENNE. La descente dans Vienne est une chose assez épouvantable. Elle présente une succession de tournants qui seraient incontestablement dangereux si un implacable bouchon ne vous contraignait à la descendre mêtre par mêtre. Notez l'heure à laquelle vous pénétrez dans ledit bouchon, puis celle à laquelle vous quittez Vienne, et s'il ne s'est pas écoulé plus d'une demiheure vous pourrez vous consoler en vous disant que les choses auraient pu se passer beaucoup plus mal ! De toute façon, la belle autoroute qui prend à la sortie de la ville et longe le Rhône aura tôt fait de vous réconforter. Elle s'élève progressivement et vous fera découvrir une très jolie vue stur le fleuve et la rive opposée. Après Auberives, très longue ligne droite, puis nouvelle autoroute évitant la traversée du grand centre industriel de Péage du-Roussillon. Ensuite, à partir de Saint-Vailler, nous longeons de 9 m de large.

Km 555

TAIN-L'HERMITAGE. C'est là que naît le Mistral : la bise du nord est rabattue par un vent des Cévennes sur la droite qui le force à s'engouffrer dans la vallée du Rhône, très étroite à cet endroit. A Pont-sur-l'Isère, 9 km plus loin, un monument édifié en

L'EPOUVANTABLE DESCENTE SUR VIENNE





ICI COM-MENCENT LES VERI-TABLES DIFFI-CULTES

1951 marque le passage du 1951 marque le passage du «45º Parallèle ». Là commence le Midi. La lumière devient plus purc. Les amandiers, les cyprès, les premiers oliviers apparaissent. Le revêtement de la route qui nous conduit vers Valence est excelent et, bientôt, nous passons sous le pont de la future autoroute qui contournera la ville. De lourds engins vont et viennent pour en tasser l'infrastructure.

Km 573

VALENCE, ville bâtie en ter-rasse sur le Rhône, face aux Cé-vennes. Nous y pénétrons par une vennes. Nous y penetrons par une voie très encombrée, et, là encore, il va nous falloir vingt bonnes minutes de patience. Et, soudain, une large descente en courbe nous dépose sur le quai du Rhône transforme en autoposte insuraux gibbée, mis en autoposte insuraux gibbée en autoposte insuraux gibbée. du Rhône transformé en auto-route jusqu'aux Gibét s; puis la route se poursuit rigoureusement rectiligne sur l'emplacement de l'ancienne voie romaine Rome-Lyon-Autun. Mais, attention! Le-vez le pied en arrivant sur La Paillasse, sinon il pourrait vous

Km 591

563 F

LIVRON, ville dont la traversée est dangereuse et à la sortie de laquelle on franchit la Drome. 3 km après, même danger avec Loriol. De plus, entre Valence et Pont-Saint-Espril, la route est fréront-saint-ssprit, la route est rie-quentée par de nombreux poids lourds. Au km 606, La Coucourde offre une jolie vue sur le Rhône et, côté Ardèche, ou remarque les ruines médiévales du Donjon de cruas. Des réclames pour le nou-gat commencent à apparaître, signe que nous approchons de Montélimar. Et lorsque nous arri-vons à L'Homme-d'Armes, les enseignes ne se comptent plus.

Km 617



MONTELIMAR, la capitale du mongat après avoir été aux siècles précédents celle de la chapellerie, puis du chocolat. Nous contour-nons la vieille ville par le bou-levard extérieur construit sur Pemplacement des anciens reml'empiacement des anciens rem-parts, et ce n'est qu'une succes-sion de marchands de nougat. La sortie de Montélimar est malaisée et l'étroitesse du pont qui en-jambe le Roubion y est pour beaucoup. En revanche, la route qui en part est splendide. Après



une longue ligne droite de 7 km, elle se rit des collines du Tricastin, tant elle est bien conçue
et intelligenment matérialisée :
bande jaune continue ne réservant qu'une vole à la descente
pour en accorder deux à la
montée, ce qui permet de dépasser en toute tranquillité, même
dans les courbes, les véhicules
que la côte essouffle. Nous notons
aussi que les carrefours ont été
remarquablement aménagés. Ça
roule, ça roule, et l'on franchit
Pierrelatte presque sans s'en
apercevoir.

Km 646

LA PALUD, la cité des balais. On la traverse lentement, ne serait-ce que par émerveillement, tant sont séduisants tous ces paniers, plumeaux et balais multicolores. D'ailleurs, c'est un ralentissement D'ailleurs, c'est un ralentissement qui ne retarde pas beaucoup, sauf, bien sûr, si l'on se laisse tenter par quelque achat. 4 km après, nous croisons la N. 94 à La Croisière, carrefour important et dangereux. Maintenant, is route se fait désagréable et elle va Lous réserver quelques vilaines surprises jusqu'à Orange. C'est d'abord un passage en mauvais état signalé insuffisamment à l'avance par une limitation à 30 km/h, ce qui est excessif. Puis, aussitôt après le franchissement du Canal de Donzère-Mondragon, nombreux virages sur chaussée du Canal de Bonzère-Mondragon, nombreux virages sur chaussée déformée, suivis d'une route étroite et glissante et, finalement, d'une interdiction de doubler sur 2 km. Nous n'en avons pas moins jeté un regard ému sur les ruines féodales de Mornas et sur l'ancien bourg fortifié de Piolenc.

Km 669



ORANGE. Une route aux jolis platanes nous fait arriver droit sur l'Arc de Triomphe, que nous allons contourner sur la droite. Rome n'en possède pas d'aussi ancien. Orange, c'est la Provence et l'Italie réunies. Attention! l'étroitesse et la sinuosité des rues rendent la traversée de la ville très dangereuse. Aussi ne vous étonnez pas d'y rencontrer d'importantes forces de gendarmerie.

merie.

Au sortir d'Orange, la N. 7, toute droite et large de 10,50 m, traverse la vaste plaine du Comtat. La vigne borde la route qui évite, au km 675, Courthézon, type du bourg fortifié du xvr siècle.

Km 686

SORGUES, d'où partira la future autoroute qui évitera Avignon. Ce sera une excellente chose,
car la N. 7 est ici particulièrement dangereuse, avec ses deux
rangées d'énormes platanes, ses
carrefours mal dégagés, son vaet-vient de camions et de cyclistes. Et cela dure sur 9 km,
jusqu'aux remparts d'Avignon, que
vous pouvez éviter en prenant sur
la gauche au Pontet la N. 7 F.

Km 696

AVIGNON, la Cité des Papes, visitée chaque année par 400 000 touristes. Aujourd'hui, la N. 7 évite de son mieux la ville, et nous la fait passer pratiquement inaperçue, ce qui est domage, mais nous fait gagner vingt minutes, ce qui, d'un autre côté,

以 N 7 AVIGNON

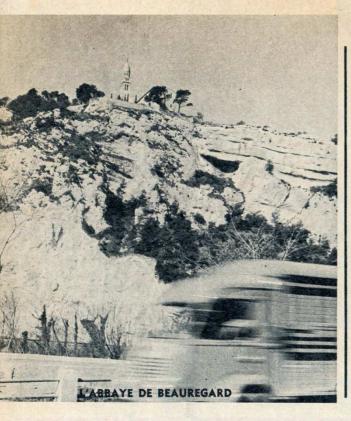
est appréciable. C'est notre dernière escale sur le Rhône. Pendant 33 km, jusqu'à Senas, la N. 7 se présente à nous sous la forme d'un splendide boulevard large de 9 m et bordé de magnifiques platanes. Se méfier toutefois des camions qui débouchent des champs de primeurs.

Km 704

Traversée de la Durance à Bompas, sur un pont ultra-moderne de 14 arches, faisant 512 m
de long. Son accès, formant carrefour avec la N. 573 qui mène à
Cavaillon, est bien conçu. Après
le pont, sur la droite, la chaîne
des Alpilles, avec de nombreuses
ruines de châteaux. Nous traversons Saint-Andiol et, 5 km plus
loin, nous abordons Plan-d'Orgon,
carrefour particulièrement dangereux avec, à gauche, la route de
Cavaillon.

Km 720

ORGON. Traversée fort dange-reuse, avec un virage très pro-noncé. A sa sortie, on remarque



Km 826

BRIGNOLES. Une assez bonne dérivation évite la traversée de la ville aux rues très étroites. Suit une très belle route, qui va malheureusement bienfôt se transformer en une longue succession de montées et de descentes (de 4 à 5 %) avant et surtout après Flassans.

Km 850

LE LUC. La N. 7 se faufile péniblement par des rues étroites et tortueuses entre deux rangées de hautes et vieilles maisons, et la longue queue des voitures, parechocs contre pare-chocs, s'étire lentement comme celle d'un serpent paresseux. Mais la déviation est en cours qui contournera bientôt ce typique village du Var. A sa sortie, la route s'améliore tandis qu'on aborde la descente vers la vallée de l'Argens.

Km 860



VIDAUBAN. Nouveau ralentissement. On l'aborde sur une mauvaise route qui, heureusement, n'est que provisoire. En effet, le

sur la hauteur, à droite, l'Abbaye de Beauregard. A Senas, autre carrefour dangereux, la N. 538 conduit à Salon, alors que la N. 7 oblique sur la gauche. Elle va traverser une région de chainons, ce qui va nous valoir quelques montées et descentes, particulièrement aux alentours de Lambese, mais elle demeure néanmoins très « roulante ».

Km 751

SAINT-CANNAT. La traversée s'en ferait assez aisément si une véritable exposition de cuivres anciens n'incitait les automobilistes à vouloir contempler de plus près ces antiquités. Et les voitures qui s'arrétent et repartent dans cette rue étroite et en montée ralentissent l'écoulement de la circulation. Mais c'est là un charme des vacances que de s'arrèter en cours de route pour faire quelques acquisitions.

Km 767



AIX - EN - PROVENCE, surnommée la «Cité des Fontaines»: elles jaillissent nuit et jour le long des cours ombreux, bordés de gigantesques platanes. Sa traversée n'est pas aussi terrible qu'on veut bien le dire, compte tenu de l'importance de l'agglomération. En effet, un gros effort est réalisé pour faciliter le trafic : de larges avenues sont mises en sens unique et l'itinéraire est parfaitement fléché. Personnellement, il ne nous a pas fallu plus de dix minutes pour sortir d'Aix sur une route assez étroite et bordée de platanes jusqu'au Pont des Trois Sautels. Sulvant la vallée de l'Arc, la N. 7 va se montrer très sinueuse et très « montagnes russes » sur 9 km.

Km 776

LE CANET. Forte concentration de gendarmes, car c'est ici que la N. 96 quitte la N. 7 pour la relier à la N. 8 et desservir les



LE LUC ET SA FILE DE VOITURES !...

stations entre Cassis et Toulon.
Nous poursuivons vers SaintMaximin, et la chaussée a tantôt
9 m, tantôt 7,50 m de large. A
Pourcieux, nous trouvons des travaux avec un feu rouge et un
passage sur une voie.



Km 807

SAINT - MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME, célèbre pour ses fabriques de cierges et de bougies et son abbaye illuminée les soirs d'été. C'est aussi le point de départ de la visite à la grotte de Sainte-Madeleine. Aussitôt après Tourves, se méller du virage au passage sous le pont de chemin de fer. Nous approchons de la riche région des bauxites, et la terre devient rouge.

joli ruban à trois voies prend fin 3 km avant, là où commencent les travaux pour la déviation qui nous épargnera dix bonnes minutes de procession par petits coups de première.

Km 873

LE MUY. Ici commencent à se succéder les panneaux : Dernier poste à essence avant l'autoronte. Celle-ci, en essent plus très loin, et, après un ralentissement à 30 km/h pour travaux d'élargissement, la route qui y conduit se fait belle et large et incite déjà à pousser le moteur. Bien sûr, ceux qui ont hâte de rallier Cannes, Nice ou les stations avoisinantes se lanceront sans hésiter sur la superhe autoroute de l'Esterel qui traverse des paysages désertiques, très Far West, et vaut de ce fait la peine d'être parcourue au moins une fois. Mais' ceux qui estiment que le voyage fait partie des vacances

préféreront sans doute rester fidèles à la N. 7. Avant l'entrée de l'autoroute, ils tourneront donc à droite en suivant les fléches indiquant Fréjus et Saint-Raphaët.

Km 888

FREJUS, ancienne ville romaine aux très nombreux vestiges. D'ici partent deux routes pour Cannes ; l'une par Saint-Raphaël et la Corniche de l'Esterel fait 44 km; l'autre, la N. 7, traverse le Massif de l'Esterel et n'en fait que 35. Indépendamment de cette économie de 9 km, la N. 7 est incontestablement préférable, parce que beaucoup moins encombrée. En outre, elle est plus roulante en dépit d'une montée de 9 km (avec des pentes allant jusqu'à 9 %) jusqu'au Logis de Paris (316 m d'altitude). Nombreux virages ensuite pendant 2 km jusqu'à l'Auberge des Adreis. C'est un très joli parcours. Mais attention au feu : éteignez soi-



gneusement votre cigarette. Méllezvous aussi des virages ; certains sont plus sérieux qu'ils ne le laissent paraître. A la sortie de l'un d'eux, nous avons d'ailleurs rencontré une voiture sur le toit qu'un pin a stoppé de justesse avant qu'elle ne bascule dans le ravin. Après l'auberge, longue descente sinueuse jusqu'à Mandelien.

SAINT-CANNAT ET SES ANTIQUAIRES DES BORDS DE ROUTE

