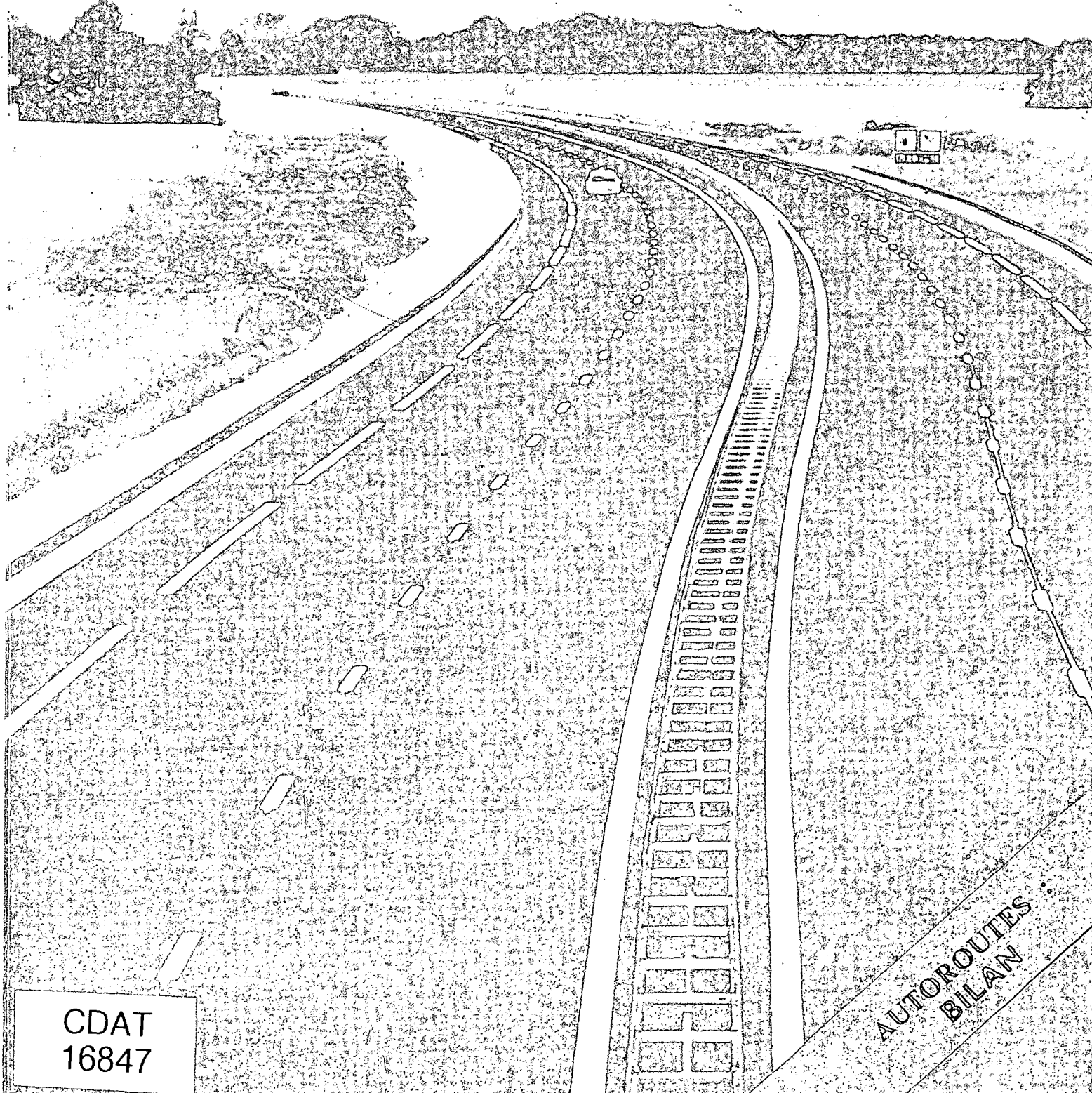


EQUIPEMENT LOGEMENT TRANSPORTS

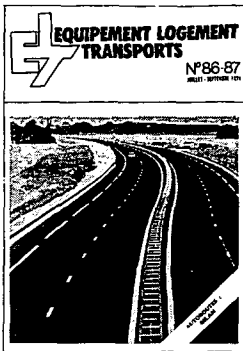
N°86-87
JUILLET - SEPTEMBRE 1974



CDAT
16847

AUTOROUTES
BILAN





N° 86-87 Juillet-Septembre 1974

Revue mensuelle
du Ministère de l'Équipement
et du Secrétariat d'État
aux Transports

éditée par le Centre
d'Information de l'Équipement
du Logement et des Transports
(C.I.D.E.L.T.)

Comité de la revue :

Présidente : Geneviève Selz.
Membres : Pierre Balmette, Serge Bernier,
Bernard Calmon, Étienne Daum,
Georges Delaplanche,
Jean-Michel Denoux, Louis Gérald
Marcel Kopp, Roger Laurent,
Louis Léonard, Jean Lorcy,
Georges Poulenat, Jacqueline Raine,
Claude Roche, Josselin de Ronan,
Jacques Simon, Françoise Subra,
Madeleine Volk-Matheron.

Directeur de la publication :
Geneviève Selz.

Conseiller technique :
Félix Colin.

Administration :
Janine Morali.

Assistante :
Élisabeth Baldaquin.

Administration et vente :
32, avenue du Président-Kennedy,
PARIS-16°. Tél. 525-54-34
Le numéro : 9 F.
Un an : 80 F France.
100 F Étranger.

Publicité :
France Diffusion Presse

Imprimerie Nationale
27, rue de la Convention, PARIS-XV°
3.231.009-5.

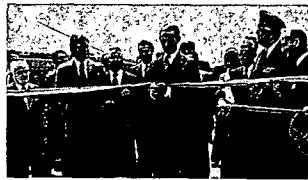
Toutes les commandes de numéros
supplémentaires doivent être accompa-
gnées de leur règlement, par chèque
postal ou bancaire, libellé à l'ordre
du C.I.D.E.L.T.

Dépôt légal 2° trim. 1974.

S O M M A I R E

INAUGURATIONS : ROBERT GALLEY

Ministre de l'Équipement :



« La France a besoin d'un réseau autoroutier cohérent, outil de sa modernisation, levier puissant pour l'aménagement de son territoire. »

Page 3

INTERVIEW :

M. MICHEL FÈVE

Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées Directeur des Routes et de la Circulation Routière au Ministère de l'Équipement



fait le point sur les actions menées par la Direction des Routes et de la Circulation Routière.

Page 11

AUTOROUTES :

BILAN DES MISES EN SERVICE

du 1^{er} juillet 1973 au 1^{er} juillet 1974

PRINCIPALES OPÉRATIONS)

Au cours de cette période, ont été réalisés :

- 260 km d'autoroutes de liaison ;
- 70 km de voies rapides urbaines ;
- 122 km de déviations et routes nouvelles ;
- 60 km d'élargissement à 3 voies ;
- 181 km d'élargissement à 4 voies ou 2 fois 2 voies ;
- 24 km d'aménagements principaux autres que des voies rapides.

Page 19



ROBERT GALLEY

MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT :

*“ La France a besoin d'un réseau autoroutier cohérent,
outil de sa modernisation,
levier puissant pour l'aménagement de son territoire ”*



L'ouverture, à quelques jours d'intervalle seulement, de quatre nouvelles liaisons autoroutières, ne résulte pas d'un rapprochement fortuit du calendrier, mais n'est que la conséquence de l'affirmation d'une volonté et d'une continuité.

Le peintre Mathieu a été certes bien

inspiré en esquissant sur son modèle de la future pièce de dix francs, qui sera en circulation avant la fin de l'année, une nouvelle image du rayonnement de la France. Autant que d'autres réalisations, y contribuent, pour leur part, les innervations de notre réseau autoroutier.

L'inauguration de la première chaussée de l'Autoroute B.3.

« Mettre en service 10 km d'autoroute, voilà qui peut paraître bien anodin aujourd'hui, alors que nous allons ouvrir à la circulation 360 km d'ici à la fin de l'année.

Pourtant, lorsqu'il se situe en région parisienne, cet événement prend très souvent un relief particulier :

- *par l'importance de l'ouvrage lui-même, qui est à la mesure des difficultés rencontrées pour le concevoir, l'insérer dans le tissu urbain et le réaliser.*
- *par l'importance de la liaison assurée et du rôle qu'elle joue dans le système des transports.*

Un chiffre permet mieux que tout autre de mesurer l'importance de l'ouvrage réalisé : son coût. B 3, financée par l'Etat et le district de la région parisienne, aura en effet coûté 550 millions de francs.

Cela tient d'abord à la puissance de cette infrastructure qui offrira au trafic 8 voies dans sa partie sud, où elle constitue une section de la grande rocade destinée à doubler le boulevard périphérique, et 6 voies dans sa partie nord.

Cela tient aussi au fait, rappelé par M. Levy, qu'elle traverse notamment dans sa partie sud, une zone urbaine dense. Le nombre de franchissements à assurer a conduit à concevoir cette infrastructure en viaduc sur le quart de sa longueur.

L'été dernier, le gouvernement a décidé d'accélérer cette réalisation et c'est ce qui nous permet d'ouvrir aujourd'hui la première chaussée sur la partie nord. La seconde sera ouverte le 31 octobre prochain.

Une bonne desserte des grands aéroports implique avant tout des transports collectifs faciles. La liaison Paris-Roissy par voie ferrée, à partir de la gare du Nord, sera assurée en 1976. La branche Aulnay-Roissy est en cons-



(Extraits du discours du Ministre, lors de l'inauguration le 21-6-1974.)

truction. Mais, dès maintenant B 3 va nous permettre d'améliorer la desserte par autobus et taxis des aéroports du Bourget et de Roissy. En déchargeant l'autoroute du Nord, B 3 permet en effet d'y réserver pour ceux-ci, et dans le sens du départ, c'est-à-dire de Paris vers les aéroports, un couloir de circulation. Il s'agit là d'une première réalisation de ce type en France sur autoroute, réalisation encore expérimentale « quoique inspirée d'exemples américains », que nous suivrons avec intérêt, avec le souci, si elle est un succès, de la renouveler dans un certain nombre de cas.

Mais, la première chaussée que nous ouvrons aujourd'hui n'est pas seulement au service de Roissy.

- Elle s'insère tout d'abord dans le système de voies rapides urbaines appelées à mieux desservir le Nord-Est de la région parisienne, et notamment le département de la Seine-Saint-Denis. Ce système, dès la fin de 1975 comprendra 50 km de voies rapides dans ce département.
- Elle est le premier élément d'une grande rocade appelée à doubler le boulevard périphérique. Nous estimons qu'il serait souhaitable de la voir achevée vers la fin 1980 au Nord, au Sud et à l'Est de Paris.

D'ores et déjà, la mise en service du bouclage A 3-B 3 va permettre d'alléger le trafic entre la porte de la Chapelle et la porte de Bagnole et l'achèvement pour 1978 de la liaison autoroutière directe, par l'intermédiaire de la B 3, entre l'autoroute du Soleil et Orly, d'autre part, permettra de dégager le boulevard périphérique est au profit de ses fonctions strictement urbaines du trafic de transit.

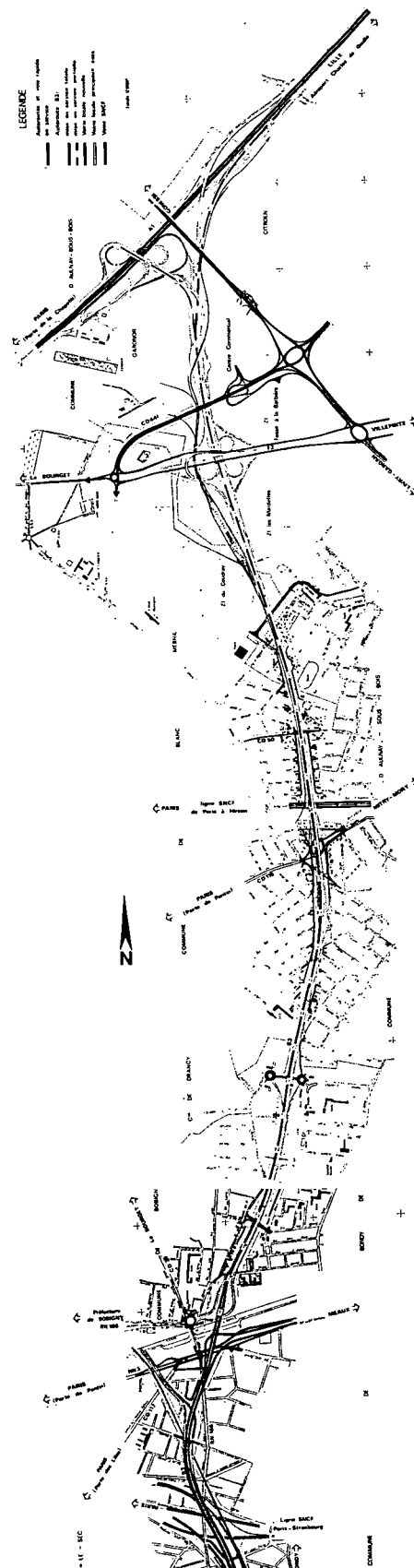
Ainsi l'autoroute B 3 prendra-t-elle sa place dans le réseau de voies rapides, et plus généralement dans le système des transports, dont la construction se développe progressivement en région parisienne.

Au fur et à mesure de ce développement, trois idées-forces se sont peu à peu dégagées :

- prendre en compte tous les modes de déplacement, dans une approche globale du problème des transports ;
- affirmer la complémentarité des transports collectifs et de la voiture individuelle, en donnant la priorité aux premiers, dans la zone dense de l'agglomération et en organisant convenablement les ruptures de charge ;
- veiller enfin à la cohérence des réseaux.

Entre la zone où les transports en commun pourront être développés, et celle où prédomineront longtemps les voitures particulières, il faudra prévoir un « chapelet » de parkings de liaison et de régulation, ainsi que des voies de rocade de bonne qualité pour la desserte des nouveaux pôles d'équipement, sans négliger pour autant, le recours aux infrastructures existantes, de la S.N.C.F. aux lignes d'autobus qu'il faudrait prévoir, sur A-86 dans l'est, en site propre, sur autoroute.

Au-delà de ces orientations quant aux programmes d'investissement, il est indispensable aujourd'hui de veiller à la bonne exploitation des voies rapides urbaines. Tout le monde a pu constater que l'écoulement d'un flot de trafic intense est extrêmement sensible aux incidents divers. Il importe donc d'y remédier avec « un temps de réponse » très faible. Ceci suppose un suivi et une organisation permanents de la circulation, et constitue aujourd'hui une mission nouvelle à laquelle doivent se consacrer, conjointement, les services de police et l'Équipement. Une première application de cette politique d'exploitation est en cours sur l'autoroute du Nord. Elle est un des aspects du service à l'usager que doivent aujourd'hui assurer les ingénieurs routiers, au-delà de leur mission traditionnelle de constructeurs. »

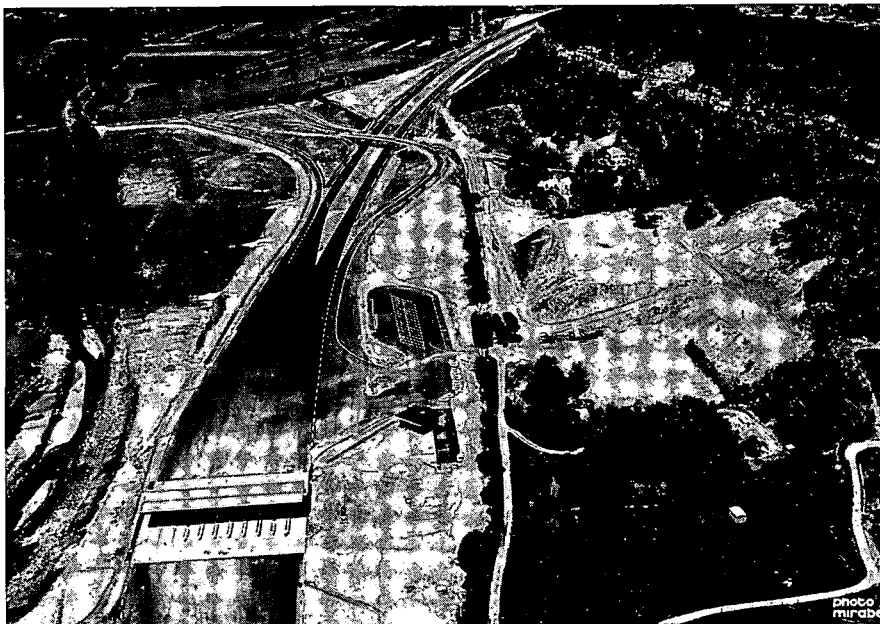


L'inauguration de la section Aix-en-Provence-Brignoles de l'Autoroute A. 8.

« L'inauguration de cette section de l'autoroute A.8 entre le CANET D'AIX et BRIGNOLES est un évènement important. Ces jours-ci nous franchissons le cap des 2 500 km et le réseau approchera 3 000 km en fin d'année. Cette section achève la liaison DUNKERQUE - NICE. C'est une étape dans le développement de la société de l'autoroute Estérel - Côte d'Azur, la première des sociétés d'économie mixte créée en utilisant les possibilités de la loi du 18 avril 1955. En ouvrant ce tronçon, le CANET d'AIX - BRIGNOLES à la circulation, nous comblons une des dernières lacunes qui empêchaient une liaison autoroutière continue de la mer du Nord à la Côte d'Azur. Entre les deux, l'automobiliste pourra désormais parcourir 1 200 km en restant sur autoroute.

Sensible au paysage, l'automobiliste n'imaginera peut-être pas ce que fut le travail des ingénieurs et techniciens projeteurs puis des constructeurs, l'ingéniosité et le talent qu'ils ont dû déployer; il faut aujourd'hui les en féliciter et remercier monsieur le Président qui a eu la tâche d'orchestrer leurs interventions.

Cette réalisation sera d'autant plus ressentie par les usagers que, dans quatre jours, la société de l'autoroute de la Vallée du Rhône mettra en service l'autoroute du contournement ouest de Vienne, sur une longueur de 7 km. Ce travail mettra, enfin, un terme aux difficultés mémorables que la traversée de Vienne imposait aux automobilistes. Comportant deux grands ouvrages de franchissement du Rhône et se situant dans une zone délicate à la fois par son relief et son caractère semi-urbain, il est également une belle réalisation des sociétés d'économie mixte. Cette mise en service témoigne que notre souci de moderniser l'équipement de la France n'est pas exclusif d'un effort soutenu pour améliorer la qualité de la vie quotidienne, en l'occurrence pour supprimer les stationnements longs et pénibles que supportaient les usagers.



Extraits du discours du Ministre, lors de l'inauguration le 24-6-1974.

Gare de péage de la Barque et demi-échangeur de Gardanne (8 km, à l'Est d'Aix)

Je voudrais souligner que la date contractuelle de la mise en service était novembre 1974 et que vous avez réussi à prendre une avance de six mois dont je voudrais que tous les estivants se déplaçant dans le midi vous soient reconnaissants. Pour atteindre la frontière italienne, il ne nous reste plus donc qu'à mettre en service la section VILLENEUVE - LOUBET - ROQUEBRUNE, avec le contournement autoroutier de NICE. Ce sera chose faite, en totalité, en 1978.

La société Escota s'est engagée, à la demande de l'Etat, dans d'importantes extensions. Aux 165 km qu'elle exploite aujourd'hui, Escota doit, en application du contrat de concession du 30 juillet dernier, ajouter 120 km au cours des prochaines années notamment : AUBAGNE - TOULON (B.52), AUBAGNE - AURIOL - PAS-DE-TRETS, PAS-DE-TRETS - CHATEAU-NEUF-LE-ROUGE et le contournement de NICE. Les liaisons construites par Escota constituent tout particulièrement des éléments de structuration du niveau régional tout en s'intégrant, nous l'avons vu, dans des axes à vocation nationale et même européenne.

L'idée d'un équilibre nécessaire, nous la retrouvons, d'ailleurs, au niveau national, dans la conception des différentes composantes de notre politique autoroutière. Dix sociétés concessionnaires sont aujourd'hui au travail. Quatre d'entre elles sont des sociétés privées, les six autres sont des sociétés d'économie mixte. Toutes doivent pouvoir poursuivre leur tâche en parallèle, au cours des années à venir.

Certes, la conjoncture que nous connaissons actuellement est quelque peu préoccupante. La hausse des prix a renchéri le coût des travaux, alors que de 1964 à 1970 il avait été possible de maintenir à un niveau pratiquement stable les coûts de construction des autoroutes. L'augmentation, inévitable en cette période d'inflation mondiale, des taux d'intérêt et les hésitations du marché financier, ne simplifient pas notre tâche.

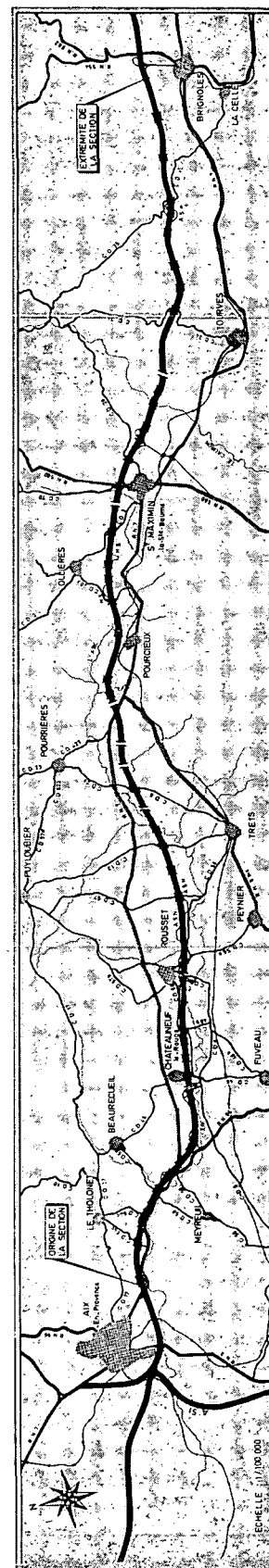
Heureusement, le trafic continue à croître et son évolution ne semble pas devoir s'écarter en longue période des prévisions faites avant la crise pétrolière, tant est important le besoin de transport et de communication dans une société qui, à l'évidence, veut continuer à progresser dans le domaine économique et social.

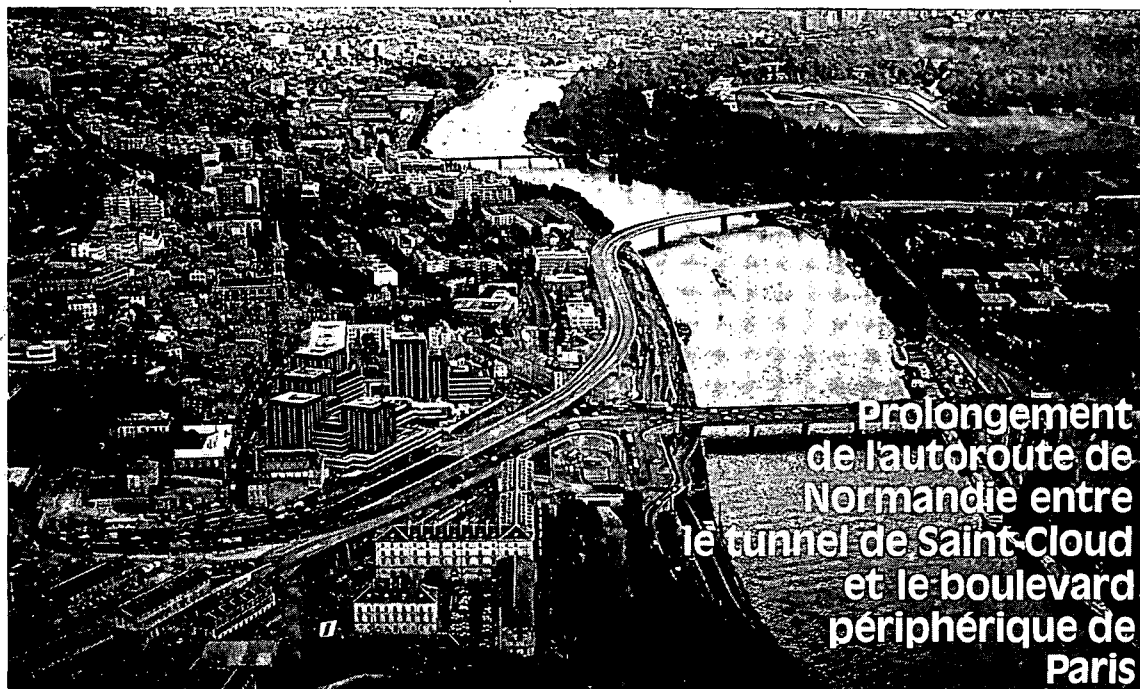
Satisfaire ces besoins, telle est notre mission.

Si notre pays n'est plus aussi sous-développé en ce domaine qu'il y a 10 ans — au rythme actuel nous rattrapons chaque jour davantage notre retard sur nos plus proches voisins — il n'en demeure pas moins que nous avons encore beaucoup à faire. Il y va d'ailleurs de la compétitivité de l'économie française vers laquelle doivent tendre tous nos efforts aujourd'hui et dont les grandes infrastructures de transport sont l'un des facteurs essentiels. Lorsque la route assure près des 9/10^e du trafic des voyageurs et la moitié du trafic des marchandises, nous ne pouvons prendre le risque d'être handicapés, en Europe, par le retard de notre réseau autoroutier.

L'autoroute est un élément-clé de la modernisation de la France et de son développement économique et social. En réduisant le temps de parcours, elle rapproche les Français; en innervant le territoire national, elle redonne vie à des régions entières. Source de vitalité, elle est aussi facteur d'égalités entre les régions. Sa présence est un atout décisif dans les choix d'implantation des industriels tant est important et même essentiel, comme je l'ai déjà indiqué, le besoin de se déplacer et de communiquer dans notre société.

La France a besoin d'un réseau autoroutier cohérent. C'est un outil nécessaire de sa modernisation et un levier puissant pour l'aménagement de son territoire. »





Extraits du discours du Ministre, lors de l'inauguration le 27-6-1974.

« S'il y a, en région parisienne, une mise en service d'un tronçon autoroutier qui va être accueilli par les usagers, à la fois avec soulagement et avec curiosité, c'est bien celle de ces 3,300 km de chaussée reliant le tunnel de Saint-Cloud au boulevard périphérique de Paris à la porte d'Auteuil.

Il en résultera, pour les automobilistes, un gain de temps précieux. Par ailleurs, la voirie bouloonnaise sera allégée d'un puissant courant de trafic qui, dans une agglomération moderne, ne peut être écoulé que par des voies bien adaptées, du type autoroutier. Elle reprendra ainsi sa vocation normale. De plus, les nuisances dues au passage des nombreuses automobiles seront en grande partie épargnées aux riverains de l'avenue de la Reine et de l'avenue Jean-Baptiste-Clément.

Ce n'est pourtant que dans les premiers mois de 1976, avec la mise en service du deuxième tunnel sous la colline de Saint-Cloud que le réseau des voies rapides trouvera à cette sortie ouest de Paris, sa véritable cohérence. Les longues études pour intégrer au mieux cet ouvrage dans le parc de Saint-Cloud et le nécessaire étalement des dépenses budgétaires expliquent ce décalage.

Dans une phase ultérieure, ce prolongement de deux chaussées à deux voies pourra être doublé, lorsque la décision sera prise d'élargir simultanément l'autoroute de Normandie, au moins jusqu'à ROCQUENCOURT. Néanmoins, sans attendre cette échéance, et pour les raisons techniques que Monsieur le directeur a évoquées, la tranchée couverte au droit de l'hôpital Ambroise-Paré et le raccordement au boulevard périphérique ont été construits à leurs dimensions définitives.

La solution choisie par le passage de l'autoroute dans Boulogne, en particulier au voisinage de l'hôpital Ambroise-Paré, démontre, elle aussi, un souci de l'environnement particulièrement marqué. En concevant simultanément le plan de l'hôpital et le projet autoroutier, en réalisant une tranchée couverte sur plus de 800 m de longueur, toutes précautions ont été prises pour qu'aucune nuisance de bruit vienne affecter les bâtiments de l'hôpital, tandis que des espaces verts seront rétablis au-dessus de la dalle de couverture de la tranchée réalisée.

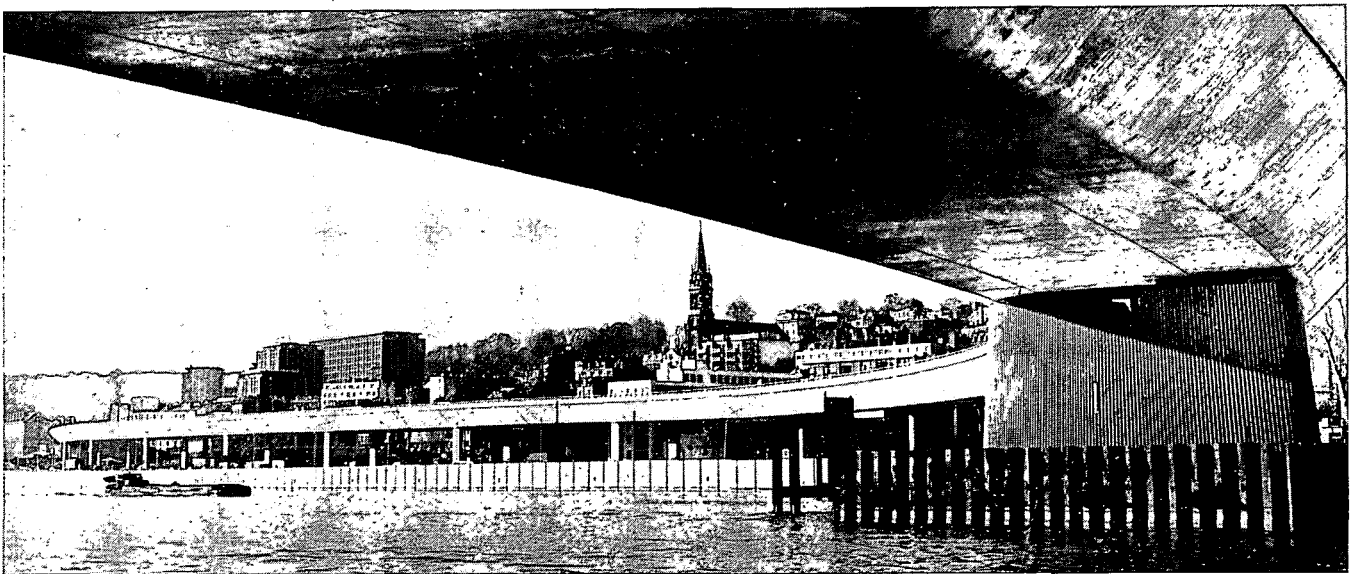
Le même souci s'est d'ailleurs manifesté lors de l'exécution des travaux au niveau du choix des méthodes de construction et avec la réalisation d'un écran provisoire de 300 m de long sur 10 m de hauteur entre le chantier et les bâtiments, afin d'assurer une protection efficace contre le bruit.

En concevant simultanément le plan masse de la zone traversée et le projet autoroutier, on a pu dégager une solution satisfaisante. C'est une démarche qu'il faut généraliser, car c'est à ce prix seulement que l'on peut obtenir une bonne insertion des infrastructures dans nos villes. La qualité de traitement visuel, sonore, esthétique ou paysager n'a jamais été synonyme de facilité et demande de l'imagination et des sacrifices financiers. C'est la voie dans laquelle nous nous sommes engagés ici comme sur l'autoroute de l'est, point de départ de Paris-Strasbourg, qui va constituer jusqu'à sa mise en service en 1976, le plus gros chantier autoroutier de la Région parisienne.

Ici, le souci de l'environnement va se manifester à nouveau, et d'une façon éclatante, avec la nouvelle traversée du parc de Saint-Cloud. Le tunnel prévu sous les jardins du Trocadéro dont je viens de visiter le chantier, sera en effet prolongé dans la traversée du parc par une tranchée couverte, et ce choix, effectué en tenant compte des préférences exprimées par vous-même, mon cher ministre et maire de Saint-Cloud, me paraît particulièrement heureux, d'autant que la dépense supplémentaire est demeurée réduite.

Dans l'Ouest parisien, diverses opérations de même nature s'avèrent indispensables, et devront être réalisées dans les prochaines années :

- Je pense d'abord à l'autoroute Paris-Pontoise qui sera en service depuis la déviation de Pontoise jusqu'à l'A.86, à Gennevilliers, en 1976, et dont la poursuite jusqu'au boulevard périphérique est envisagée sous forme d'autoroute à péage. Ce sera là, d'ailleurs, une première application du péage urbain en région parisienne, solution qui présente pour nous un double intérêt dans la mesure où elle dégage les ressources publiques au profit de l'A 86 qui est sans conteste la priorité routière en région parisienne et où elle assure, par la tarification, une meilleure répartition entre les modes de transport pour les pointes quotidiennes domicile-travail.*
- Je pense aussi à l'autoroute A 14, entre Orgeval et la Défense, qui doit dans l'avenir constituer une deuxième pénétration de l'autoroute de l'Ouest en région parisienne. »*



LA MISE EN SERVICE DE LA SECTION ORLÉANS-TOURS SUR L'AUTOROUTE « L'AQUITAINE » LE 18 JUILLET 1974

Pour M. Galley, Ministre de l'Équipement, la mise en service de la section ORLÉANS-TOURS de « l'Aquitaine » est significative à double titre, de la politique de développement de notre réseau routier :

— tout d'abord parce que Tours est aux portes de l'ouest, voire du sud-ouest et que le gouvernement attache une grande importance à la desserte moderne de ces régions,

— parce que c'est la première fois en France que 100 km d'auto-route sont ouverts d'un coup à la circulation. Cela démontre que les entreprises ont atteint la dimension industrielle pour la construction de ces ouvrages, alors que voici quelques années encore, leur réalisation était menée par tronçons limités successifs.

Après l'axe LILLE-PARIS-LYON-MARSEILLE, les bâtisseurs d'autoroutes arrivent aujourd'hui aux divers horizons de notre territoire, tissant ainsi un réseau cohérent qui, progressivement, intéresse pratiquement toutes les régions de France.

L'ouverture de cette autoroute aura un impact fondamental non seulement pour le développement des agglomérations mais aussi au niveau régional, national et international. Au niveau régional, ces 100 km relient trois chef-lieux de département et cela va ajouter un élément de cohésion à la région centre. C'est aussi le premier maillon d'une puissante armature routière structurant la vallée de la Loire et constituant par conséquent un élément essentiel à son unité, d'Orléans jusqu'à Nantes. L'autoroute Paris-Vierzon-Bourges Clermont-Ferrand s'écartant du tracé de la route nationale N° 7, traversera la Sologne et le Cher, facilitant du même coup les liaisons de l'Indre avec Paris et sera donc, elle aussi, un facteur de développement et de cohésion.

Cette section est aussi un élément de l'axe Est-Ouest de la Vallée de la Loire dont le schéma directeur du réseau routier national approuvé par le gouvernement en 1971 a marqué l'intérêt. Il s'agit là d'une de ces grandes transversales,

inscrites au schéma directeur au nom de l'aménagement du territoire. Venant de Nantes, passant par Tours, Blois et Orléans, elle gagnera Nancy par Sens et Troyes et reliera ainsi directement la façade atlantique à l'est de la France, en rompant le schéma convergent sur Paris.

Ainsi, dans la vallée de la Loire, cette liaison se dessine progressivement. A la section Orléans-Tours, va s'ajouter :

— dans quelques années, la section Nantes-Angers déjà concédée à Cofiroute et prolongeant la route à 2 fois 2 voies Nantes-Saint-Nazaire;

— à terme plus éloigné, une liaison moderne entre Angers-Tours est inscrite dans la géographie des pays de Loire. Son tracé exact ne pourra être fixé qu'à l'issue des études engagées depuis deux ans à la demande des élus de cette région.

Dans la perspective internationale, l'autoroute A.10 est un élément essentiel de la liaison Paris-Madrid, dont la mise en place permettra de développer les échanges entre les pays de la péninsule ibérique d'une part, la France et ses partenaires européens de l'autre. Déjà notre pays est relié au Bénélux et à l'Allemagne du Nord. Nos liaisons avec l'Allemagne seront complétées en 1976 avec l'autoroute Paris-Strasbourg et en 1978 avec Mulhouse-Beaune. Au même horizon, notre réseau autoroutier sera pratiquement connecté avec le réseau italien au niveau du tunnel du Mont-Blanc, du tunnel de Fréjus et de la Côte-d'Azur (seules quelques lacunes courtes mais onéreuses restent à combler). Vers l'Espagne, la continuité de la Languedocienne et l'autoroute espagnole venant de Barcelone au Perthus, sera assurée en 1977.

Infrastructure déterminante pour l'aménagement du territoire, outil de la modernisation et de la compétitivité de l'économie française, telles sont les deux leçons qui peuvent être tirées de la mise en service de la section ORLÉANS-TOURS.

LE POINT SUR LES ACTIONS
MENÉES PAR
LA DIRECTION DES ROUTES
ET DE LA
CIRCULATION ROUTIÈRE AU
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

**UNE INTERVIEW DE
MONSIEUR MICHEL FÈVE**

Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, Directeur des Routes et de la Circulation Routière au Ministère de l'Équipement



Depuis quelques années le développement du réseau autoroutier français est poursuivi à un rythme soutenu. Fin 1974, on approchera des 3 000 km alors qu'en 1960 130 km seulement étaient en service. Des liaisons autoroutières complètes comme PARIS - LILLE (en 1967), PARIS - MARSEILLE (en 1970), PARIS - BRUXELLES (en 1972), PARIS - TOURS et NICE - DUNKERQUE (en 1974) s'inscrivent peu à peu sur le territoire en même temps que s'y dessine progressivement notre réseau futur.

Un effort similaire est engagé pour la modernisation du réseau traditionnel. Cet effort porte sur l'amélioration des conditions d'écoulement du trafic, en milieu urbain et en rase campagne et le renforcement d'itinéraires complets pour permettre, notamment,

de maintenir la circulation hivernale des poids lourds sur les axes économiques les plus importants.

Dans le même temps, les responsables du réseau routier national mettent en œuvre une politique multiforme d'équipement et d'exploitation qui traduit un souci accru de l'usager de la route.

Devant l'importance de cette évolution le moment était venu de dresser un bilan et de demander dans une interview au Directeur des Routes et de la Circulation Routière, M. Michel Fève, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, de faire pour « Equipement, Logement, Transports », le point sur les différentes actions menées par sa Direction au Ministère de l'Équipement.

E.L.T. :

Pouvez-vous situer l'importance prise aujourd'hui par les infrastructures routières dans notre économie et évoquer les problèmes auxquels la Direction des Routes et de la Circulation Routière a dû faire face ?

M. FÈVE :

Les infrastructures routières jouent un rôle considérable dans le monde moderne, en particulier au plan économique. La route assure en effet 90 % de la circula-

tion de voyageurs et la moitié de celle des marchandises; elle a supporté 98 % de l'augmentation du trafic total des voyageurs et 85 % de celle des transports de marchandises par voie terrestre au cours du V^e plan.

Cette faveur accordée à la route n'a rien de surprenant.

L'automobile est le mode de transport qui, en raison de sa souplesse d'utilisation, répond le mieux au besoin de déplacement des personnes qui caractérise les sociétés développées. Largement répandue jusque dans les catégories sociales les moins favorisées, elle est à la fois accessible et économique. L'écart entre le revenu moyen des ménages possédant une voiture et celui de l'ensemble des ménages, qui était encore de 50 % en 1960, ne sera plus que de 10 % en 1975.

De leur côté les transports routiers de marchandises sont particulièrement adaptés aux besoins actuels des entreprises : ils permettent d'éviter les ruptures de charge, d'alléger les stocks et les trésoreries.

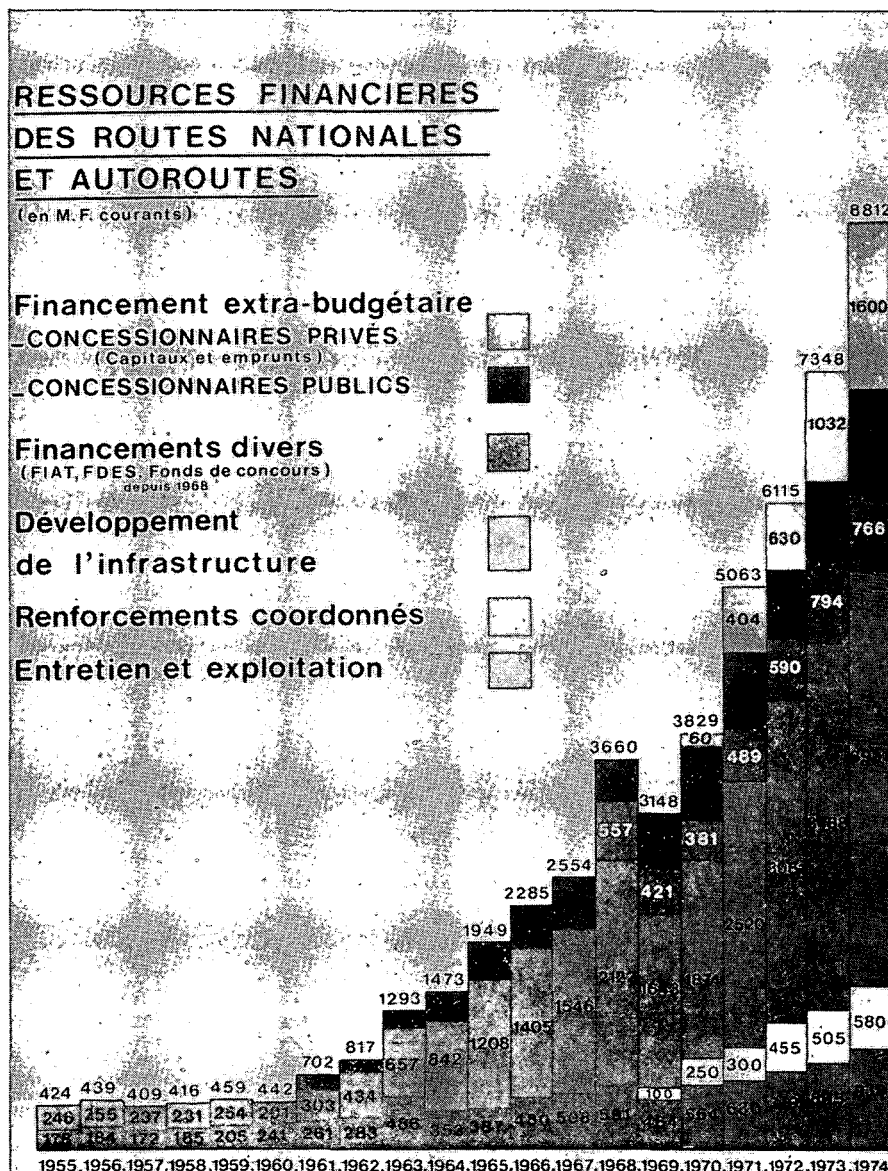
Au niveau de la collectivité enfin, outre qu'elle est la base du développement de secteurs industriels qui pèsent lourd dans notre croissance, la route, est-il besoin de le rappeler, est un instrument privilégié pour une politique d'aménagement du territoire.

En France, le développement de la circulation routière se heurtait à la vétusté du réseau routier.

Notre équipement en infrastructures routières modernes était en effet sensiblement inférieur à celui de nos voisins.

Ce retard et cette expansion nous ont posé avec acuité trois problèmes majeurs :

— d'abord un problème de capacité : le réseau approchant de la saturation, la congestion se développait plus vite que le trafic.



- ensuite un problème de dégradation des chaussées anciennes, particulièrement éprouvées par le trafic lourd et la circulation hivernale.
- enfin un problème de sécurité, l'expansion du trafic s'étant accompagnée d'une augmentation considérable du nombre des morts et des blessés de la route.

E.L.T. :

Quelles ont été les réformes engagées et quelles sont aujourd'hui les principaux aspects de la politique menée par votre direction ?

M. FÈVE :

Pour adapter le réseau, un effort financier considérable était nécessaire : le montant des crédits budgétaires a été multiplié par 5,5 au cours des dix dernières années. Mais deux réformes importantes ont également été mises en œuvre : d'une part l'élaboration de nouveaux modes de concession et de financement des autoroutes, intéressant le secteur privé comme le secteur public, d'autre part le transfert aux départements de routes nationales qui a permis de concentrer l'attention de l'Etat sur les axes d'intérêt national.

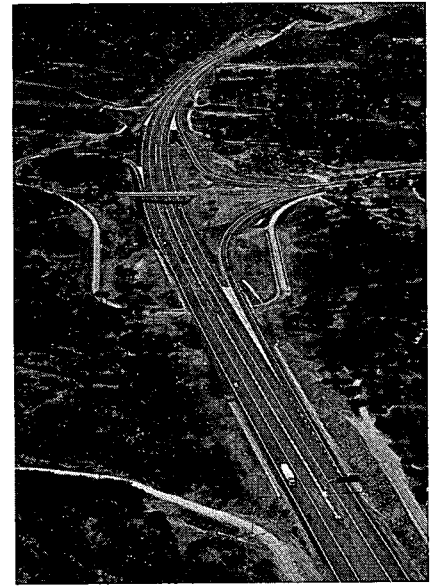
A partir de là, une action en profondeur pouvait être engagée.

Elle comprend trois volets :

- le premier volet consiste à **développer l'infrastructure**, pour limiter la congestion du trafic; nous donnons naturellement la priorité au développement du réseau d'autoroutes de liaison, mais une action vigoureuse est également menée en faveur de la voirie urbaine et des opérations les plus rentables sur les routes de rase campagne, en particulier les déviations.
- le second volet de notre politique consiste à **renover et sauvegarder le réseau existant** grâce

à la conjonction du renforcement des chaussées anciennes et d'un entretien préventif d'un niveau suffisant pour éviter la dégradation des routes neuves ou rénovées. C'est là une innovation absolument fondamentale, quand on songe à l'inefficacité des actions menées autrefois avec les crédits d'entretien, les services pouvant tout juste parer au plus pressé.

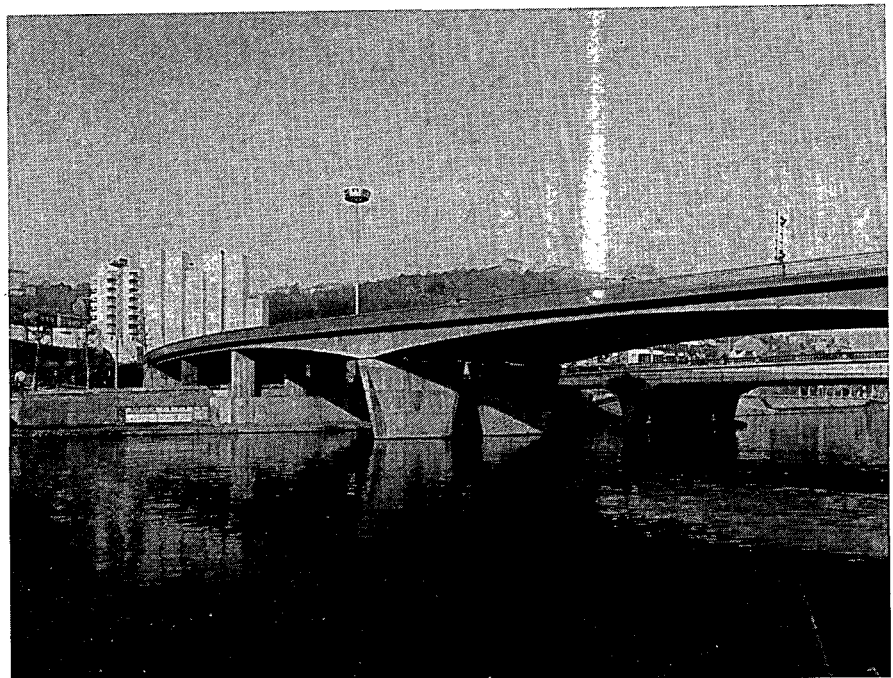
- le troisième volet enfin, et j'y attache une grande importance, consiste en une **politique multiforme d'exploitation du réseau et de service à l'usager**, visant à améliorer la sécurité du trafic, à accroître le confort et l'agrément des routes et à faciliter la circulation en hiver ou lors des grandes migrations.



A.8. Le Cannet des Maures.
Puget-sur-Argens

E.L.T. :

Les efforts considérables entrepris ces dernières années ont porté leurs fruits et certains succès méritent d'être soulignés. Pouvez-vous en dresser un rapide bilan ?



Pont sur la Saône (sortie Est du tunnel sous Fourvière à Lyon)

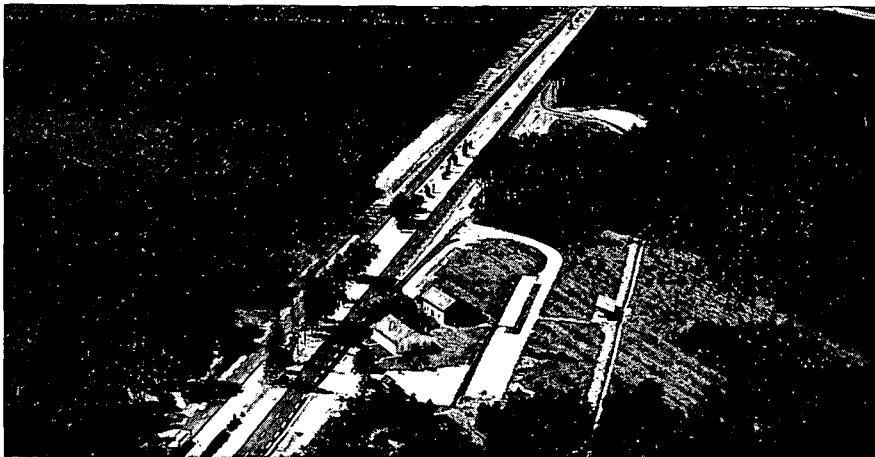
M. FÈVE :

Tous les secteurs méritent d'être cités.

Le réseau autoroutier, d'abord, progresse à vive allure, le nouveau système de concessions ayant notamment permis de gagner plusieurs mois par rapport aux dates prévues pour la mise en service de nombreuses liaisons. Sur le plan des études et des procédures l'effort en cours dans les services est tout à fait considérable; un exemple : au cours du 1^{er} semestre 1974 nous avons approuvé les avant-projets sommaires de 650 km d'autoroutes.

En milieu urbain, en dehors des grands travaux d'infrastructures entrepris pour accéder aux centres, ou les dégager du trafic de transit, des techniques d'exploitation plus légères et plus économiques (comme les plans de circulation ou les passages souterrains à gabarit réduit et les viaducs métalliques démontables) sont apparues comme des moyens particulièrement efficaces pour améliorer les conditions de circulation. Nous n'avons pas négligé le réseau national de rase campagne et les 800 km d'aménagement réalisés en 1973 — déviations, élargissements, mises en place de créneaux de dépassement — ont permis de lever maints obstacles importants à la bonne fluidité du trafic. Par ailleurs malgré les inévitables difficultés d'une telle entreprise, la politique de rénovation du réseau existant et d'entretien rationnel se poursuit de manière cohérente. Enfin, la notion de « service à l'utilisateur » prend une extension remarquable qui se traduit notamment par une amélioration très sensible de la sécurité du trafic.

Mais je crois que des chiffres résumés mieux que tout, l'ampleur de l'effort accompli. Depuis le début du VI^e plan, de 1971 à 1974, nous avons ouvert 1 100 km d'autoroutes et de voies rapides urbaines ; nous avons réalisé 2 315 km d'aménagements ou de constructions neuves sur le réseau classique, en voies de 3,50 m, ce qui



R.N. 10. Section Le Souquet-Castets (Aire de repos du Souquet)

correspond à plus de 1 000 km de routes et supprime 1 280 points noirs. Dans la même période, nous avons financé les équipements de 106 plans de circulation, mis en service 43 viaducs métalliques démontables, renforcé 5 600 km d'itinéraires et garanti une bonne viabilité hivernale sur 8 500 km de routes.

Ce bilan favorable ne doit cependant pas cacher les ombres du tableau.

La première est d'ordre financier : bien que le budget routier demeure en croissance, il est vraisemblable que le VI^e plan ne sera pas réalisé.

A la fin de 1974, le taux d'avancement du plan n'atteindra que 68 % de l'« hypothèse normale », ou 72 % de l'« hypothèse de repli », pour l'ensemble du secteur programmé de la D.R.C.R. le budget de 1975 n'est pas encore voté, mais vous savez que ce budget s'inscrit dans un contexte économique difficile. Le VI^e plan sera donc loin d'être réalisé.

En conséquence de cette situation les opérations prennent du retard et la congestion du trafic augmente : depuis 1970, la longueur des sections de routes encombrées a augmenté d'environ 23 %; il

est vrai que, si nous n'avions rien fait, l'augmentation aurait dépassé 45 %. Mais l'essentiel demeure bien que nous n'avons pas pu empêcher la saturation de gagner du terrain.

E.L.T. :

Le souci de l'environnement est devenu l'une des préoccupations majeures des Français. Que font les ingénieurs routiers pour intégrer une infrastructure dans son environnement ?

M. FÈVE :

Qu'il s'agisse d'autoroutes de liaison en rase campagne ou de voies rapides urbaines, leur conception et leur réalisation doivent aller de pair avec la volonté de préserver, voire parfois de mettre en valeur le milieu traversé. Ce souci de l'environnement est le plus souvent compatible avec les impératifs liés à une judicieuse conception d'une infrastructure nouvelle; et il est de plus, communément pris en compte dans les processus de décision.

En milieu rural, c'est essentiellement à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, particulièrement de longues sections autoroutières se développant sur des

tracés entièrement nouveaux, que l'ingénieur se trouve confronté avec l'obligation de respecter l'environnement. Il y a cependant des occasions plus modestes parmi lesquelles on citera l'aménagement des abords des voies existantes. Les routes françaises, notamment au sud de la Loire, sont réputées pour leurs voûtes de feuillage constituées par les traditionnelles plantations d'alignement. On s'attache à les sauvegarder dès qu'elles sont de qualité. Si des abattages s'avèrent cependant indispensables, des sujets en nombre au moins équivalent sont replantés sous une forme mieux adaptée aux lignes générales du paysage et aux besoins de la sécurité de la circulation, en créant par exemple des bosquets.

En milieu urbain, le développement de l'urbanisation, l'augmentation du taux de motorisation, la généralisation de l'emploi de la voiture particulière et la multiplication des déplacements de chacun ont conduit à surcharger les réseaux urbains traditionnels. Une meilleure exploitation de ces derniers ne suffit pas et la création de voies nouvelles s'impose. Encore faut-il que ces voies nouvelles — le plus souvent conçues sous la forme de voies rapides dont les accès sont limités — n'apparaissent pas comme des « corps étrangers » dans la ville. Le risque est cependant grand, car elles font disparaître des espaces bâtis ou libres pour donner le jour à un nouvel élément du paysage urbain, elles créent des coupures dans le tissu urbain et supportent des trafics élevés engendrant des niveaux de bruit importants à leurs abords.

Le respect de l'environnement devient une obligation à laquelle on ne saurait se soustraire sans prendre le risque de voir une grande partie du public rejeter toute voie nouvelle. Des progrès considérables ont été faits depuis une dizaine d'années : l'évolution que l'on peut constater, par exemple, dans la conception du boulevard périphérique de Paris dont

les mises en service se sont échelonnées de 1960 à 1973, est particulièrement significative à cet égard.

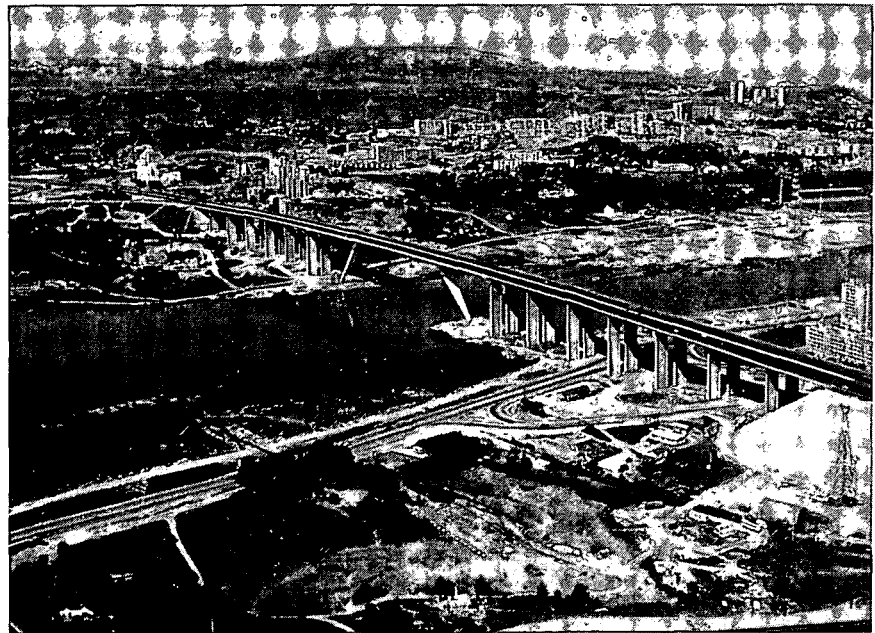
La direction des routes, responsable de l'aménagement, de la gestion et de l'exploitation des principales infrastructures routières de notre pays, a donc fait sienne cette préoccupation des Français. Elle s'efforce de concevoir des voies nouvelles respectant au mieux l'équilibre du milieu traversé, qu'il s'agisse du milieu urbain, où le facteur humain est prépondérant, ou du milieu rural, où ce sont les facteurs liés aux éléments naturels qui priment.

Des projets ont été modifiés pour épargner au maximum les espaces verts : le nouveau tunnel de Saint-Cloud se prolongera ainsi par une tranchée couverte dans le parc du même nom. D'autres ont été complètement remaniés, tel celui de l'aménagement de l'avenue de Neuilly, pour permettre leur intégration dans un environnement urbain de qualité.

Une large concertation se développe avec les autorités responsables de la sauvegarde des divers aspects de l'intérêt public, et notam-

ment avec les représentants des collectivités locales ou de certains intérêts collectifs mis en jeu, pour les associer à la préparation de la décision. Un exemple : la définition du tracé de l'autoroute A.71 dans la traversée de cette zone sensible qu'est la Sologne.

Ce souci du respect de l'environnement actuel ou futur d'une voie, s'il est essentiel, ne constitue cependant qu'un aspect des préoccupations de la Direction des Routes et de la Circulation Routière dans ce domaine. Il correspond en effet à un point de vue que l'on peut qualifier de passif ou de défensif qui s'exprimerait très schématiquement de la manière suivante : la route est un élément perturbateur dont les effets négatifs doivent être réduits au minimum. Cependant il est indispensable de replacer cette préoccupation dans une conception plus globale et plus constructive qui est la recherche d'une amélioration de la qualité de la vie. Ainsi, des actions sont menées pour rendre moins pénibles certains déplacements, ou pour éliminer certains trafics spécialement nuisants des petites localités ou du centre des



Viaduc de Martigues (Arc à bêquilles, portée 210 m)

INTERVIEW

villes. Le souci du « service à l'utilisateur » doit devenir une obligation.

Le développement du réseau autoroutier, la construction de déviations permettent l'élimination du trafic de transit des agglomérations et de toutes les nuisances et difficultés qu'il engendre.

E.L.T. :

En effet, l'amélioration de la fluidité du trafic et les problèmes de sécurité demeurent toujours d'actualité. Peut-on faire le point sur les efforts particuliers entrepris dans ce domaine ?

M. FÈVE :

Améliorer la sécurité, réduire le nombre des morts sur les routes est devenu ces dernières années un problème d'une telle acuité qu'il a justifié une action suivie au niveau du gouvernement.

A cet égard, il n'est guère contestable que les remarquables résultats obtenus l'année dernière, où l'on a vu une nette diminution du nombre des tués, ne doivent beaucoup en particulier à l'action que nous menons depuis plusieurs



Sud de Lille (Vue d'ensemble du boulevard périphérique)

années et à la politique systématique d'aménagement des points dangereux et d'équipement des routes nationales et des autoroutes.

Des opérations comme, par exemple, les plans de circulation en milieu urbain, le traitement des points noirs, ou l'amélioration de l'adhérence de certaines chaussées ont pleinement prouvé leur efficacité.

Ces efforts commencent à porter leurs fruits. Il faut rappeler que dès le premier semestre 1974, donc avant la limitation à 100 km/h, le nombre des morts sur les routes nationales était déjà inférieur de 294, soit 8,5 % aux pertes de la même période de 1972.

En définitive, je crois que la nette amélioration de la sécurité qu'on enregistre actuellement, résulte des effets cumulés de deux types d'actions. Il y a d'une part des décisions, telles que la limitation de vitesse ou l'obligation du port de la ceinture sécurité, qui produisent assez vite leur plein effet et dont l'efficacité ultérieure résulte largement du niveau de contrôle exercé. D'autre part il y a une action dont l'effet est beaucoup plus progressif, parce que plus fondamental : il s'agit des efforts permanents sur l'infrastructure, sur la technique des véhicules et sur la formation des conducteurs; ces actions là sont progressives, parce qu'elles dépendent du rythme d'amélioration du réseau, de la cadence de renouvellement du parc automobile ou du nombre des nouveaux conducteurs; l'efficacité de ces efforts est cependant déjà nette : de 1968 à 1972 le nombre d'accidents sur les routes nationales n'avait pas augmenté, malgré la croissance de la circulation, et le taux de tués par rapport au trafic avait baissé de plus de 15 %.

La fluidité du trafic dépend, elle aussi, d'actions de nature différente. D'un côté il y a la construction ou l'aménagement de l'infrastructure pour adapter ses caractéristiques au niveau du trafic. D'un autre côté il y a l'exploitation, la gestion du

réseau existant; c'est de ce deuxième aspect dont je voudrais parler.

Les moyens utilisés sont variés : cela va de la réglementation portant, par exemple sur la circulation des poids lourds, aux plans de circulation dans les agglomérations et aux « actions de circulation » par lesquelles nous influençons la répartition du trafic.

Ces opérations permettent un meilleur écoulement du trafic en période de pointe. Celles qui ont été mises en place lors des grandes migrations estivales : délestages, « itinéraires bis », ont reçu un excellent accueil des usagers. Ces premiers succès nous ont encouragé à les étendre pour traiter notamment les problèmes posés par la congestion des accès aux grandes villes lors des pointes quotidiennes et hebdomadaires. Ces actions, baptisées « opérations corridors », que nous avons entreprises depuis l'année dernière dans la région parisienne, n'en sont encore qu'au stade expérimental; mais leurs premiers résultats me paraissent être déjà très prometteurs.

E.L.T. :

Quelles conséquences la crise de l'énergie a-t-elle eu sur la circulation routière et sur la réalisation des projets routiers ? Est-ce que la crise affecte particulièrement le réseau d'autoroutes ?

M. FÈVE :

Parlons d'abord de la circulation. Il faut tout de suite souligner un point essentiel : globalement l'incidence de la crise sur le trafic a été restreinte. C'est là un élément très important, parce qu'on aurait pu penser, alors que le super-carburant a augmenté de 45 % en un an, que le comportement des automobilistes serait très profondément modifié.

En fait, ce bouleversement ne s'est pas produit. On disposait de données théoriques qui permet-

taient de penser que le trafic était très peu sensible aux prix du carburant : le « coefficient d'élasticité » était estimé à $-0,3$, c'est-à-dire que lorsque le prix du carburant augmentait — en plus du rythme général de l'inflation — de 1% , la circulation baissait par rapport à sa tendance de $0,3\%$. Il s'agit bien d'une élasticité faible.

Ce que l'on a observé est encore plus faible : malgré la forte augmentation du prix de l'essence, l'ensemble du trafic a continué à augmenter, moins vite il est vrai que par le passé, mais plus fortement tout de même que ce que les données théoriques permettaient de penser.

Ce point me semble devoir être très nettement souligné, parce que ce résultat montre qu'on ne peut pas espérer modifier profondément le trafic automobile en agissant sur le prix du carburant. Au contraire, comme l'augmentation de prix n'entraîne qu'une faible diminution de consommation, cela a nécessairement des conséquences inflationnistes.

Cependant, si le fléchissement global est peu marqué, il a pu y avoir — dans certains cas particuliers — des conséquences plus nettes. Par exemple, à Paris, la crise a coïncidé avec l'ouverture définitive du boulevard périphérique; cela semble avoir permis pendant quelques mois un gain marginal sur le trafic, dans Paris intra-muros, qui s'est traduit par une certaine amélioration de la fluidité. Mais c'est surtout sur les autoroutes de liaison qu'on a pu enregistrer des variations significatives, du fait également de la limitation de vitesse. J'y reviendrai tout à l'heure.

Parlons maintenant des travaux routiers. Ceux-ci ont été durement affectés par la crise. En effet nous consommons beaucoup de produits pétroliers, essentiellement sous deux formes : d'une part des produits énergétiques pour les transports et la manutention, d'autre part du bitume pour les chaussées. Nous

avons, si je peux dire, la « malchance » que ces produits, particulièrement le bitume, subissent relativement peu de taxes, nettement moins, en tout cas, que l'essence. C'est ce qui explique que le prix du bitume ait environ triplé en un an.

Cette augmentation extraordinairement forte s'est traduite par une hausse rapide du prix des travaux routiers, qui a affecté très durement les tâches fortement consommatrices de bitume. C'est ainsi que, indépendamment de la hausse générale des prix, le coût des travaux, du seul fait de l'augmentation des produits pétroliers, a augmenté de $13,5\%$ pour les renforcements coordonnés et de 20% pour l'entretien.

Cette évolution, jointe à l'accélération de l'inflation, a une conséquence inévitable : bien que le budget des routes soit, en 1974, supérieur d'environ $13,5\%$ à ce qu'il était en 1973, la hausse des coûts est telle que l'on aura, en fait, un volume de travaux légèrement inférieur à celui de 1973.

Comme dans le même temps le trafic automobile continue d'augmenter, même si c'est à un rythme légèrement ralenti, tout ceci amène une deuxième conséquence inévitable : les conditions de circulation vont continuer à se dégrader et la longueur d'itinéraires encombrés augmentera.

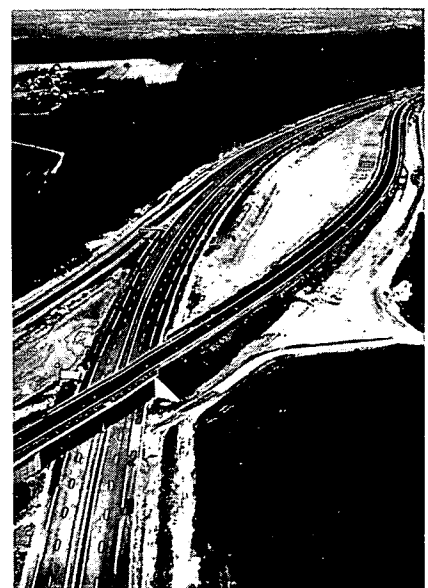
Je voudrais enfin aborder la question des autoroutes.

Comme je vous l'ai déjà dit, les autoroutes ont été frappées par la crise d'une façon un peu particulière. D'une part le coût des travaux a été affecté non seulement par la hausse du prix des produits pétroliers, mais encore par l'augmentation du taux d'intérêt puisque les sociétés d'autoroutes financent largement sur emprunts, les travaux de construction du réseau concédé. D'autre part, l'évolution du trafic sur autoroute a été plus nettement perturbée que celle de l'ensemble de la circulation. Cela

semble tenir notamment à la limitation de vitesse, qui a dû décourager un certain nombre de conducteurs d'emprunter les autoroutes, à partir du moment où la vitesse limitée ne leur semblait pas justifier le péage. A compter du début de décembre 1973, où l'on a institué une limitation de vitesse à 120 km/h , le trafic a pratiquement stagné, alors qu'il augmente à un rythme très soutenu.

Cette situation pouvait être périlleuse tant pour l'équilibre financier des sociétés d'autoroutes, dont les recettes de péage devenaient sensiblement inférieures aux prévisions, que pour les conditions de fluidité et de sécurité du trafic, puisque celui-ci risquait d'abandonner les infrastructures modernes et adaptées pour venir augmenter la congestion du réseau classique.

C'est une des raisons pour lesquelles il a été décidé, au début de mars 1974, de relever à 140 km/h la vitesse limite sur autoroute. Cette décision n'a eu que peu d'effets sur la consommation de carburants, compte tenu du pourcentage assez faible de trafic sur autoroute, et sur la sécurité routière, compte tenu de la bonne adaptation de ces infrastructures au trafic rapide.



Echangeur A.10. (Paris-Orléans)
A.11. (Paris-Chartres) de Ponthévrard

INTERVIEW

Ce dernier aspect est généralement sous-estimé; c'est pourquoi je voudrais, pour terminer, m'étendre un peu sur cette question. A trafic égal, l'autoroute connaît deux fois moins de morts que la route, et trois fois moins d'accidents. Du seul point de vue de la sécurité, la construction du réseau autoroutier est donc une opération très rentable pour la collectivité.

Cependant, face à la crise actuelle, c'est surtout en termes de compétitivité économique qu'il importe de raisonner. La France ne dispose encore que d'un réseau autoroutier représentant environ la moitié de ceux d'Allemagne et d'Italie. Ceci constitue donc pour nous un sérieux handicap par rapport à nos concurrents européens; ce retard est d'autant plus grave que notre territoire est plus grand de moitié que celui des pays européens comparables. Si vous rapprochez cela de ce que je vous ai dit tout à l'heure, à savoir que la route assure la grande majorité des transports, vous voyez que le retard de notre réseau autoroutier constitue un « goulot d'étranglement » pour l'ensemble de l'économie française. Tous nos efforts tendent à faire disparaître cet obstacle le plus rapidement possible.

E.L.T. :

Quelles sont parmi les tâches qui attendent le Directeur des Routes et de la Circulation Routière dans les prochaines années, celles qui vous semblent prioritaires ?

M. FÈVE :

Je crois que la première de ces tâches consiste à poursuivre l'effort entrepris. En effet, si la politique mise en œuvre donne dans certains secteurs d'heureux résultats, cela ne doit pas nous faire oublier les difficultés d'application et les retards qui subsistent. L'instrument mis en place permet de réaliser des programmes ambitieux, pour les

autoroutes notamment : encore faut-il réaliser ces programmes. Il ne suffit pas d'avoir pour objectif de renforcer la totalité du réseau routier à l'horizon 1980 : encore faut-il ne pas oublier que nous n'avons réalisé que 8 000 km en cinq ans.

Vous voyez donc que cette tâche primordiale, qui consiste à adapter le réseau aux nécessités du trafic, nous demandera encore de nombreuses années d'efforts.

Mais, dans le même temps, il faudra de plus en plus savoir satisfaire des besoins nouveaux. Certains de ces besoins naissent de l'action que nous menons : c'est ainsi que le développement des routes nouvelles et des chaussées renforcées conduira de plus en plus, en matière d'entretien, à la disparition de la politique désuète du « bouchage de trous » au profit d'une politique rationnelle d'entretien préventif. D'autres besoins naissent d'évolutions plus générales. Par exemple nous devons, dans la conception de nos travaux, accorder de plus en plus d'attention à la sauvegarde de l'environnement. De même nous devons nous attendre à des exigences

accrues en matière de « service à l'utilisateur », c'est-à-dire — bien sûr — de sécurité du trafic, mais aussi de confort de conduite et d'exploitation active.

Enfin, je crois qu'un effort d'adaptation méthodologique s'impose aussi bien pour poursuivre l'action entreprise que pour faire face aux besoins nouveaux. La Direction des Routes et de la Circulation Routière a déjà joué un rôle-pilote en matière de « management » avec, par exemple, la rationalisation des choix budgétaires et les méthodes modernes de choix des investissements.

Les difficultés de la période actuelle et la place que le budget des routes occupe dans les dépenses de l'Etat, nous obligent à aller plus loin. Il faut adapter les structures pour faire face aux besoins et il faut promouvoir des méthodes de gestion allant dans le sens d'une plus grande rigueur et d'une conception plus économique des ouvrages.

En un mot, il est, plus que jamais, nécessaire de rechercher en permanence la meilleure efficacité de l'action administrative.



Sud de Lille (Autre vue d'ensemble du boulevard périphérique)

BILAN DES MISES EN SERVICE

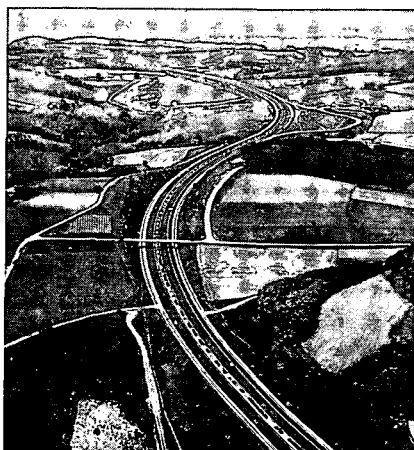
du 1^{er} Juillet 1973 au 1^{er} Juillet 1974

(PRINCIPALES OPÉRATIONS)

Au cours de la période 1^{er} juillet 1973 et 1^{er} juillet 1974, 260 km d'autoroutes de liaison et 70 km de voies rapides urbaines ont été mises en service parmi lesquelles : le contournement de Vienne, la section d'autoroute Aix-Brignoles pour atteindre Nice, les déviations de Nîmes et de Lyon-Aoste vers Chambéry, l'autoroute entre la Porte d'Auteuil et l'entrée du tunnel de Saint-Cloud, celle entre Rosny et Blanc-Mesnil pour la desserte de Roissy et la rocade nord de Vannes.

Sur le réseau de rase campagne, 122 km de déviations et routes nouvelles, ont été réalisées, ainsi que 60 km d'élargissements à 3 voies et 181 km à 4 voies ou 2 fois 2 voies parmi lesquels : N 10 déviation d'Angoulême (juillet 1973) et Arles-St-Martin-de-Crau et les élargissements de Noe-Martres-Tolosane-N 125, Sautron-La Moere-N 165 et les mises à 2 fois 2 voies sur la nationale 12 et la nationale 165 en direction de Brest et Vannes.

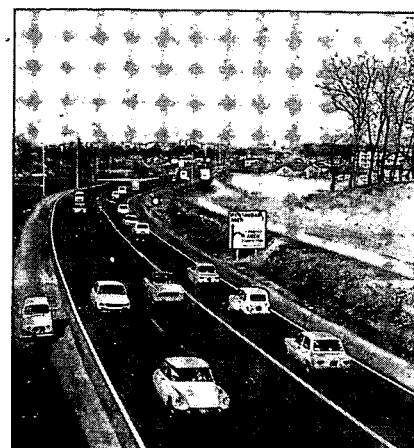
Sur le réseau urbain, il est à signaler 24 km d'aménagements principaux, autres que les voies rapides.



A.7. (vers le Nord)



A.6 B.6 (au Sud de Paris)



Rocade Ouest de Toulouse

centrales nucléaires et environnement

A une époque où l'on se préoccupe tant des problèmes de pollution, il faut savoir que, grâce au développement des applications diverses de l'électricité, la production de celle-ci à partir de l'énergie nucléaire permettra de réduire, dans des proportions importantes, la pollution due aux foyers industriels et domestiques ainsi qu'aux centrales brûlant du charbon ou du fuel-oil et, qui sait ? peut-être même aux automobiles. En effet, ces installations font appel à des combustibles dont l'utilisation entraîne le rejet dans l'atmosphère d'une grande quantité de poussières et de produits toxiques, alors que l'énergie nucléaire crée une petite quantité de produits qui, s'ils sont dangereux, peuvent par contre être **facilement rassemblés et stockés** pendant le temps nécessaire pour les rendre inoffensifs; on évite ainsi cet effet de dispersion et de pollution généralisée qu'accompagne le sentiment d'irresponsabilité collective qui caractérise actuellement les pollutions chimiques.

Il est infiniment dommage que le développement de l'énergie nucléaire soit mal accepté par le grand public du fait d'une mauvaise information qui, entraînant un comportement irrationnel, le conduirait à exagérer les inconvénients, qui sont minimes, et à dissimuler les avantages, qui sont très importants.

Il est certain de l'énergie électrique, surtout lorsqu'on peut la produire économiquement, est un facteur important d'élévation du niveau de vie; cela est si vrai que l'on mesure souvent le degré de développement économique d'un pays par sa consommation d'électricité par habitant.

L'homme ne saurait plus admettre d'être l'esclave de travaux pénibles; son génie inventif lui a permis de leur substituer la machine mais celle-ci est consommatrice d'énergie.

Pour répondre à l'augmentation constante de la consommation d'énergie, certains pays peuvent encore faire appel à l'hydraulique, mais le plus grand nombre, et notamment la France, ne disposent que de l'alternative suivante :

- ÉNERGIE THERMIQUE REPOSANT SUR LA COMBUSTION DU CHARBON ET SURTOUT DU FUEL-OIL ENTRAINANT UNE POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE CROISSANTE ET SUJETTE AUX ALÉAS ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES.

- ÉNERGIE NUCLÉAIRE, DONT L'ÉVOLUTION PRÉVISIBLE METTRA L'HUMANITÉ A L'ABRI D'UNE PÉNURIE D'ÉNERGIE ET QUI A L'AVANTAGE D'UNE MEILLEURE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.

AUTOROUTES DE LIAISON CONCÉDÉES

A. 7	Contournement de Vienne	7 km	Juin 1974
A. 8	Aix-Est - Le Cannet	6 km	Décembre 1973
	Le Cannet - Brignoles	45 km	Juin 1973
A. 9	Déviation de Nîmes	10 km	Mai 1974
A. 10	Allainville - Orléans Nord	58 km	Octobre 1973
	Orléans Nord - Orléans Ouest	6 km	Décembre 1973
A. 13	Caen - Troarn	9 km	Décembre 1973
A. 36	Belfort - Danjoutin, Montbéliard Centre	14,5 km	Février 1974
B. 41	Gaillard - Boringes	10,5 km	Juillet 1974
	Boringes - Bonneville Est (2 ^e chaussée)	13,5 km	Juillet 1974
A. 43	Bron - Bourgoin Est	36 km	Novembre 1974
	Bourgoin - La Tour-du-Pin	15 km	Décembre 1974
	La Tour-du-Pin - Aoste	12 km	Juin 1974
		<hr/>	
		242,5 km	

AUTOROUTES DE LIAISON NON CONCÉDÉES

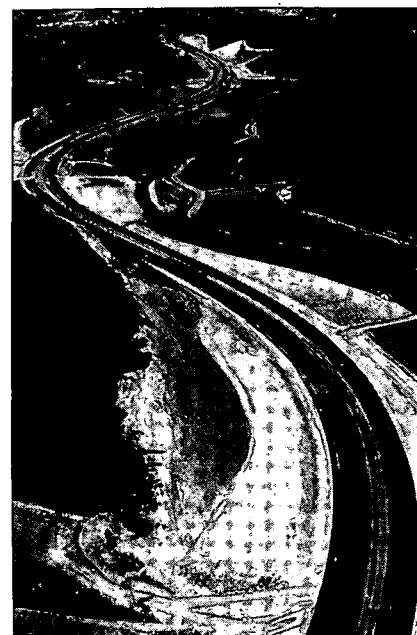
A. 15	Tancarville - Harfleur ^o	13 km	
A. 15	Roumare - Barentin	4 km	
		<hr/>	
		17 km	

TOTAL..... 259,5 km

VOIES RAPIDES URBAINES

A. 13	Paris - Auteuil entrée du tunnel de Saint-Cloud	3 km	Juin 1974
B. 27	Rocade Est de Lille - Ascq - Flers	5 km	Juin 1974
A. 1	Liaison B. 27 - Flers - Wasquehal	5 km	Juin 1974
A. 15	Rouen - Roumare	2 km	Janvier 1974
A. 36	Illange - Thionville	4 km	Juin 1973
A. 55	La Mède - Les Pennes - Mirabeau	17 km	Avril 1974
A. 25	Périphérique sud de Lille (Porte d'Arras- Porte de Béthune)	4 km	Décembre 1973
B. 3	Rosny - B. 3 - Bondy - Blanc Mesnil	10 km	Juin 1974
	Pénétrante sud-est de Toulouse (Ramonville)	2 km	Juillet 1974
	Rocade sud de Caen	1 km	Décembre 1973
A. 43	Lyon (LY 13) - Bron (A. 46)	3 km	Novembre 1973
	Sortie ouest d'Angers	4 km	Décembre 1973
	Rocade nord de Vannes	9 km	Juin 1974
		<hr/>	
		70 km	

TOTAL, toutes catégories 329,5 km
du 1^{er} juillet 1973 au 1^{er} juillet 1974.



Chaussées Saint-Christophe

ÉLARGISSEMENTS

RÉGIONS	Départem.	R.N.	Désignation de l'opération	km	Dates
NORD.....	Nord Pas-de- Calais	2	Créneaux à 2 × 2 voies à Wagnies	2,4	Novembre
		50	Élargissement de 2 voies à 2 × 2 voies entre l'autoroute A.1 et Douai	7,7	Juillet
PICARDIE	Aisne	2	Créneaux à 2 × 2 voies entre Villers-Cotterets et Soissons	7,8	Juillet- Août
		44	Créneaux à 2 × 2 voies au Sud de Saint-Quentin	3,8	Juin
RÉGION PARISIENNE.....	Seine-et- Marne Val-d'Oise	77	Élargissement de 3 à 4 voies entre Villeparisis et Meaux	7,5	Août
		16	Créneaux à 4 voies Épinay-Luzarches	3,0	Août
CENTRE	Eure-et- Loir	23	Élargissement de 2 à 3 voies entre Montlandon et Champrond	3,2	Décembre
		10	Élargissement à 3 voies entre Bonneval et Chateaudun	3,9	Janvier
HAUTE et BASSE- NORMANDIE ...	Eure	13	Élargissement à 4 voies de la sortie ouest d'Évreux à Parville (PK 27 à 29)	2,0	Septembre
		13	Élargissement à 3 voies de la R.N. 138 à R.N. 834 (P.K. 64 à 72)	7,8	Octobre
	Seine- Maritime Calvados	27	Créneaux à 3 voies à Sauqueville	1,5	Août
		13	Élargissement à 2 × 2 voies entre Caen et Rots	2,4	Octobre
	Manche	176	Élargissement à 2 × 2 voies entre Pontaubault et Pontorson	2,85	Septembre
BRETAGNE	Côtes-du- Nord	176	Créneaux à 2 × 2 voies Noyal-Jugon	6,5	Octobre
		164 bis	Aménagement à 2 × 2 voies Mur-de-Bretagne-Gouarec	2,4	Juillet
	Morbihan	165	Aménagements à 2 × 2 voies La Roche-Bernard-Vannes : de La-Trinité-Surzur à Theix	2,3	Novembre
		165	Créneaux à 2 × 2 voies : Le Cranic-Poulvern	3,9	Août
		165	Aménagements à 2 × 2 voies entre Auray et Hennebont	5,4	Août
PAYS de la LOIRE	Loire- Atlantique	165	Élargissement à 2 × 2 voies entre Sautron et la Moere	17,5	Juillet
		171	Élargissement à 2 × 2 voies entre La Moere et le Pavillon (1 ^{re} phase)	6,0	Juin
	Maine-et- Loire Sarthe	157	Créneaux 2 × 2 voies entre Laval et Saulgé	2,0	Avril- Décembre
		157	Créneaux à 3 voies à Bures	2,7	
POITOU- CHARENTE	Deux- Sèvres Vienne	11	Élargissement 2 × 2 voies entre Saint-Maixent et Niort	6,9	Juillet
		10	Créneaux à 4 voies au nord de Poitiers	4,9	Juin

BILAN

RÉGIONS	Départem.	R.N.	Désignation de l'opération	km	Dates
LIMOUSIN	Corrèze	20	Aménagement à 3 voies à Saint-Chamant-et Les Forges	3,1	Novembre
	Haute-Vienne	20	Rectification à 3 voies virages de Ceyrat	1,3	Novembre
		20	Élargissement de 2 × 2 voies au nord de Limoges	1,8	Novembre
AQUITAINE ...	Gironde	89	Élargissement à 2 × 2 voies Bordeaux - Arveyres	2,0	Décembre
	Pyrénées-Atlantiques	134	Créneaux à 3 voies (Bel-Air).	1,4	Décembre
MIDI PYRÉNÉES.....	Haute-Garonne	125	Élargissement à 2 × 2 voies Noé-Martres	22,9	Juillet
	Tarn	88	Élargissement à 2 × 2 voies à l'ouest d'Albi	6,25	Juillet
	Tarn-et-Garonne	20	Élargissement à 2 × 2 voies au sud de Montauban	7,2	Septembre
CHAMPAGNE ...	Haute-Marne	67	Élargissement à 3 voies à Provenchères	1,0	Octobre
ALSACE	Haut-Rhin	66	Élargissement à 3 voies entre Thann et Willer-sur-Thur	3,0	Novembre
FRANCHE-COMTÉ	Doubs	83	Créneaux à 3 voies entre Samson et Pessans	1,7	Mai
	Jura	83	Rectification à 4 voies au nord d'Arbois	2,1	Décembre
BOURGOGNE...	Nièvre	7	Élargissement à 3 voies entre la limite du Loiret et Nevers	3,0	Juin
			Créneaux à 2 × 2 voies au sud de Saint-Pierre-de-Moutiers	2,3	Août
AUVERGNE	Puy-de-Dôme	89	Rectification à 3 voies entre Ceyrat et Theix	4,4	Juillet
RHONE ALPES.	Ain	75	Élargissement à 4 voies entre le Guidon et Bourg	2,0	Novembre
	Loire Rhône	7	Élargissement à 3 voies entre Montée-des-Neaux	3,85	Août
		7	Élargissement à 4 voies entre l'Arbresle et Lentilly	6,9	Avril
	Haute-Savoie	201	Créneaux à 3 voies au sud-ouest d'Annecy	2,2	Août
LANGUEDOC ...	Aude	113	Créneaux au sud-ouest de Carcassonne	2,6	Décembre
			Carrefour de la Madeleine-Ploure	1,0	Décembre
				1,3	Décembre
	Gard	107 bis	Créneaux à 3 voies entre Alès et La Grande-Combe	2,0	Juin
Hérault	112	113	Élargissement à 3 voies entre Adge et Béziers	8,8	Juillet
			Créneaux à 2 × 2 voies à Montagnac	3,0	Octobre
PROVENCE	Bouches-du-Rhône	568	Élargissement à 2 × 2 voies entre Saint-Hippolyte et Fos	20,0	Mars
		568	Élargissement à 3 voies Fos-Port-de-Bouc	5,0	Mars

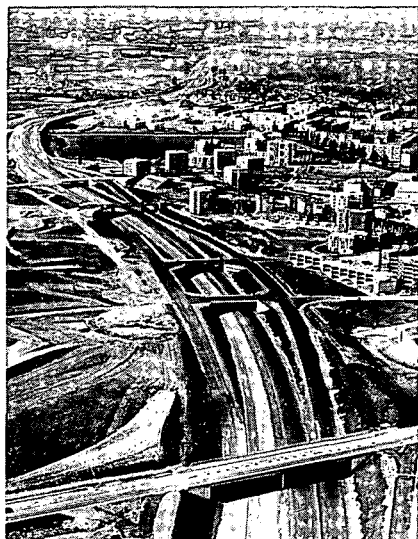
TOTAL 241,75

MISES EN SERVICE SUR LE RÉSEAU ROUTIER EN RASE CAMPAGNE

(1^{er} JUILLET 1973 - 1^{er} JUILLET 1974)

DÉVIATIONS

RÉGIONS	Départem.	R.N.	Désignation de l'opération	km	Dates
NORD.....	Pas-de-Calais	50	Route nouvelle à 3 voies au Nord de Douvrin Déviation de Montreuil-sur-Mer	2,0	Août Juin
		1		2,5	
PICARDIE	Oise	16	Déviation à 2 fois 2 voies à Rantigny	3,2	Décembre
HAUTE-NORMANDIE ...	Seine-Maritime	27	Déviation à 3 voies à Saint-Aubin-sur-Scie	1,7	Juillet
BRETAGNE	Côtes-du-Nord	12	Déviation à 2x2 voies à Guingamp	6,8	Mars Juin
		12	Déviation à 2 fois 2 voies d'Yffiniac	8,8	
	Finistère	12	Déviation de 2x2 voies entre Morlaix-Saint-Thégonnec et Kermat	13,0	Juin
		70	Déviation de 2 x 2 voies à l'Hôpital-Canfrout-Daoulas	8,0	Octobre Juillet
		24	Déviation 2 voies, de la Gare de Baud	3,8	
Morbihan	165	Déviation à 2 x 2 voies de la Trinité-Surzur	4,4	Novembre	
POITOU CHARENTE	Charente	10	Déviation à 3 voies d'Angoulême	8,5	Juillet
MIDI-PYRÉNÉES.....	Ariège	20	Déviation à 2 voies de Luzenac	1,5	Décembre Janvier
		20	Déviation de Tarascon	1,8	
CHAMPAGNE ...	Aube	19	Déviation à 3 voies de Chartres	2,2	Mai Décembre
		—	Voie rapide Charleville-Mézières-Sedan	13,0	
LORRAINE	Vosges	57	Déviation à 2 x 2 voies à Igney-Thaon-Chavelot	9,7	Mai
ALSACE.....	Haut-Rhin	86	Déviation à 2 x 2 voies de Rouffach	4,5	Novembre
FRANCHE COMTÉ	Doubs	461	Déviation à 2 voies d'Étalans	3,5	Novembre
BOURGOGNE ..	Vienne	7	Déviation à 3 voies Pouilly/Loire	4,9	Novembre
AUVERGNE	Haute-Loire	88	Déviation à 3 voies de Saint-Ferreol d'Auroure	2,4	Juin
RHONE ALPES	Savoie	90	Déviation à 2 voies de Moutiers	1,1	Décembre
PROVENCE	Bouches-du-Rhône	113	Déviation à 2 voies d'Arles à Saint-Martin-du-Crau	13,5	Mars Mars
		569	R.N. à 3 voies - Voie Le Maz et Rasuen	3,8	



Rocade Est de Lille

MISES EN SERVICE EN MILIEU URBAIN

(du 1^{er} JUILLET 1973 AU 1^{er} JUILLET 1974)

DROME	Pénétrante de Valence	4,5 km	
PAS-DE-CALAIS	Déviations à 3 voies d'Avion-Lens	5,2 km	Décembre
YVELINES	Élargissements à 2x2 voies entre Versailles et Saint-Cyr	3,4 km	Juillet
LOIRET	Bretelle de raccordement à 2x2 voies de A. 10 au nord d'Orléans	3,2 km	Octobre
GIRONDE N 10 ter	Aménagement du boulevard de ceinture de Bordeaux	4,0 km	Juin-Janvier
TARN N 112	Élargissement de l'avenue Saint-Pons à Castres	1,2 km	Mai
HAUT-RHIN N. 19	Élargissement à 3 voies dans Saint-Louis	1,4 km	Décembre

TOTAL 22,9 km

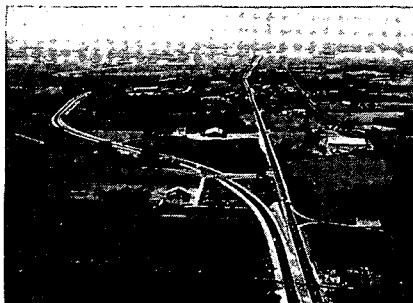
PRINCIPALES MISES EN SERVICE SUR LE RÉSEAU NATIONAL

JUILLET 1974

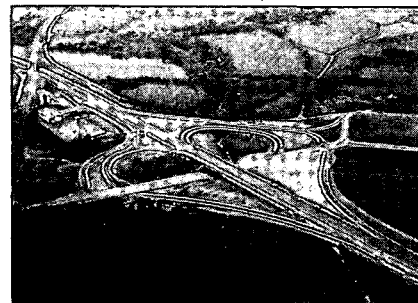
MANCHE	Déviations de Villedieu-Les-Poeles (2,4 km) sur la R.N. 175 (itinéraire Caen-Avranches Dinan-Brest)	20 juillet
CHARENTE	Déviations de Mansle (4,11 km) sur la R.N. 10 entre Poitiers et Angoulême	29 juillet
HAUT-RHIN	Déviations d'Ingersheim (1,7 km) sur la R.N. 415	5 juillet
HAUTE-SAVOIE	Périphérique ouest d'Annecy (4,5 km)	11 juillet
AUDE	Déviations de Sigean sur la R.N. 9	1 ^{er} juillet
LOIRE-ATLANTIQUE	Déviations de Pontchateau (7,5 km) sur la R.N. 165 (itinéraire Nantes-Quimper)	30 juillet
CHER	Déviations de Vierzon (6,5 km) sur la R.N. 20 (itinéraire Paris-Toulouse)	26 juillet
CHARENTE-MARITIME	Doublément d'une section de la R.N. 137 sur l'itinéraire Rochefort - La Rochelle (6 km)	25 juillet



N. 24. Déviation de la gare de Baud



Morbihan



N. 165. Déviation Nord de Vannes (Échangeur de Ménimur)

AUTOROUTES

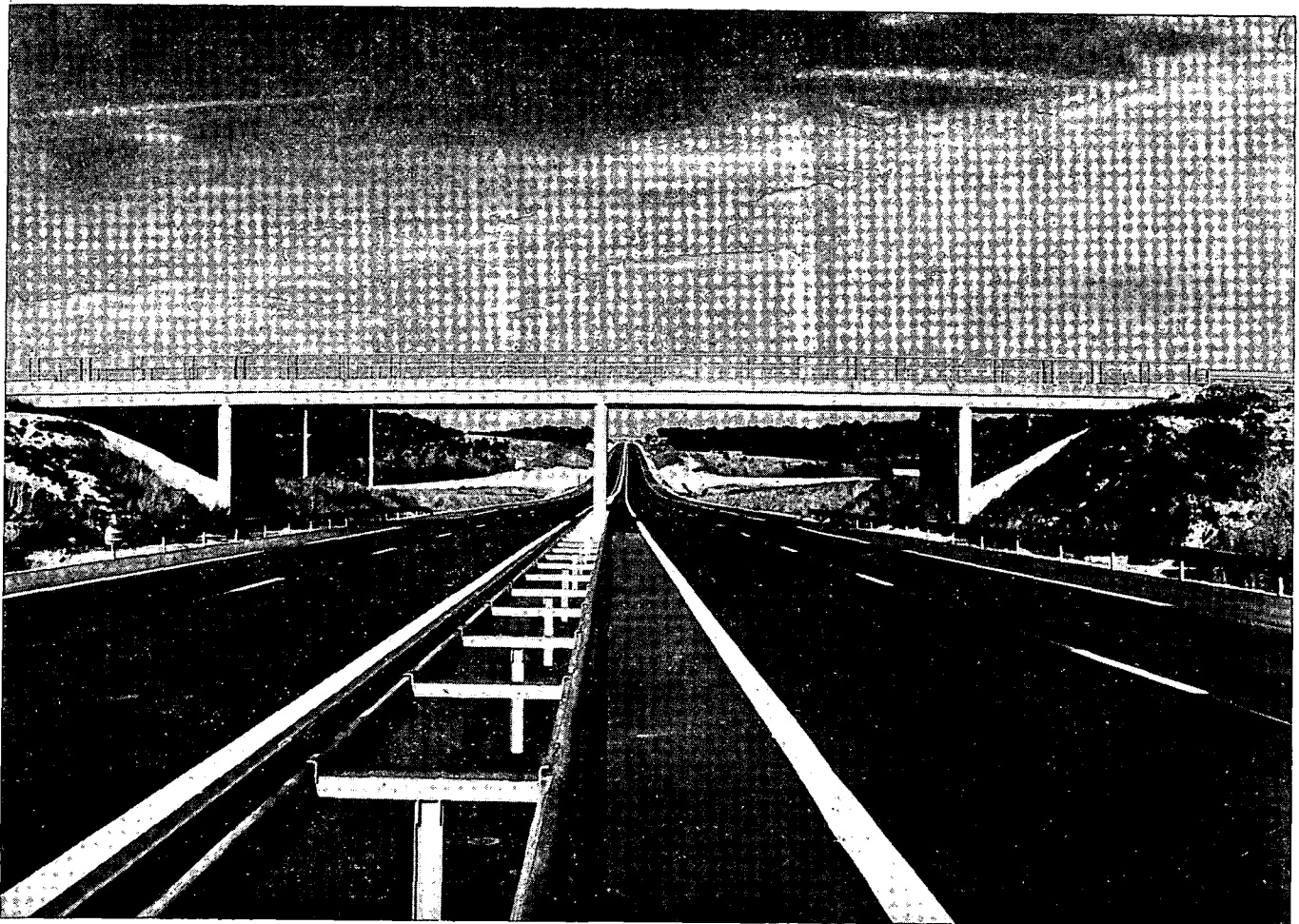
MISES EN SERVICE DE JUIN A DÉCEMBRE 1974

AUTOROUTES DE LIAISON

A. 8	Le Canet d'Aix-Brignolles	45 km	24 juin 1974
A. 43	La Tour-du-Pin - Le Guiers	15 km	25 juin
A. 7	Contournement de Vienne	7 km	28 juin
A. 10	Orléans Ouest - Tours Nord (Parçay-Neslay)	101 km	18 juillet
A. 52	Aubagne Nord - Auriol et bretelle d'Auriol	14 km	septembre-octobre
A. 37	Beaume-Dijon	33 km	15 octobre
B. 41	Bonneville Est - Sallanches Nord	25 km	octobre
A. 43	Le Guiers - Chambéry Nord	24 km	novembre

ROUTE EXPRESS INTÉGRABLE

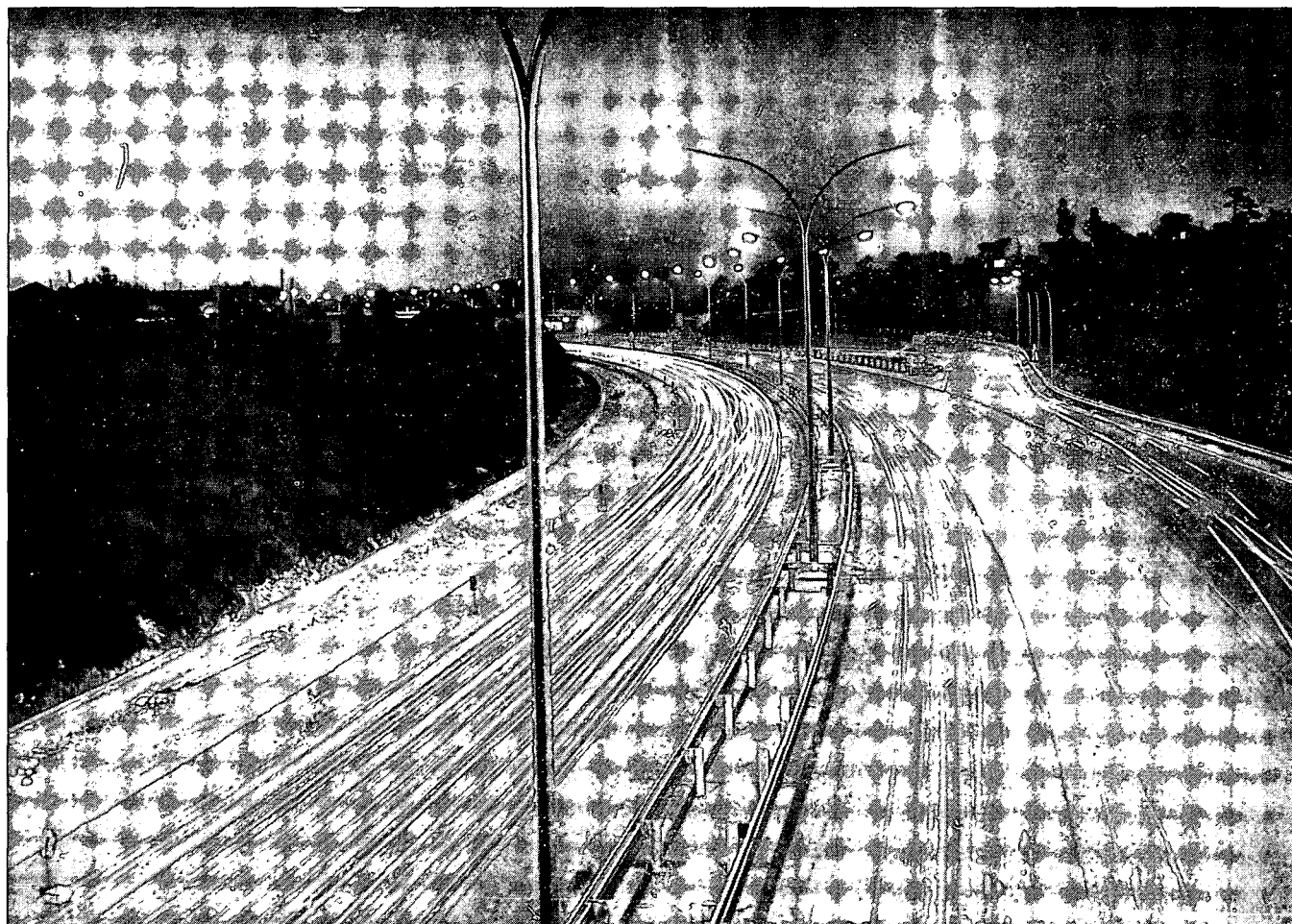
A. 15	Tancarville - Harfleur	17 km	fin juin
-------	------------------------	-------	----------



L'Aquitaine (entre Orléans et Tours)

AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES URBAINES

B. 3	Rosny (A. 3) - Bondy (N. 3) - Blanc-Mesnil	10 km	21 juin
A. 13	Paris (Auteuil) périphérique - tunnel de Saint-Cloud	3 km	27 juin
	Rocade Nord de Vannes	9 km	début juillet
B. 26	Rocade Est de Lille-boulevard du Breucq	5 km	27 juin
A. 1	Raccordement de A.1 nord à la Rocade Est de Lille (échangeur Wasquehal)	5 km	27 juin
A. 15	Sannois - Franconville	4 km	fin juillet
A. 15	Le Hode - Harfleur	6 km	25 juin
A. 55	Marseille - Littoral Vieux port-Arenc et bretelle d'accès à l'autoroute A.7-Nord	3 km	fin juillet
	Pénétrante Nord-Ouest de Perpignan	5 km	fin août
A. 64	Rocade Sud de Toulouse (N. 20-CD. 4)	1 km	octobre
	Rocade Sud de Caen	4 km	décembre
	Rocade Est de Saint-Étienne	3 km	décembre
B. 47	Nord de Saint-Étienne (Ratarieux-la-Guyonnière).	8 km	décembre



2 éclairages (Nord de Marseille)

PROGRAMME AUTOROUTIER JUSQU'EN 1980

