

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat |
| <b>Herausgeber:</b> | Société de communication de l'habitat social  |
| <b>Band:</b>        | 45 (1972)   |
| <b>Heft:</b>        | 11  |
| <b>Artikel:</b>     | Le réseau français d'autoroutes va doubler en quatre ans et tripler en sept ans               |
| <b>Autor:</b>       | [s.n.]  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-127380">https://doi.org/10.5169/seals-127380</a>       |

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 19.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

### Conclusion

Etant donné l'absence presque totale de recherche proprement dite, il n'est pas possible de présenter autre chose que les grandes lignes de l'expérience des villes nouvelles. Malgré tout, il est hors de doute que les villes nouvelles constituent la plus grande réussite du Royaume-Uni dans le domaine de la planification urbaine. Les liens étroits entre les objectifs économiques et les objectifs sociaux sont apparus clairement dans les résultats matériels obtenus. Les villes sont prospères; elles offrent des logements convenables et modernes ainsi que des conditions excellentes pour l'industrie et le commerce. La coopération entre l'organisme délégué par le gouvernement

central (la société d'aménagement) et les autorités locales en place responsables de tous les services municipaux a permis, en général, de satisfaire, en respectant un équilibre raisonnable, les besoins essentiels de chaque ville. A mesure que les villes nouvelles qui ont été créées les premières atteignent leur épanouissement, elles montrent sans équivoque leur supériorité sur la plupart des villes de leur importance grâce aux conditions qu'elles offrent pour l'exercice d'activités sociales, culturelles et récréatives enrichissantes.

Wyndham Thomas,  
directeur de la *Town and Country Planning Association* à Londres

## Le réseau français d'autoroutes va doubler en quatre ans et tripler en sept ans

La France entre véritablement dans l'ère des autoroutes et son réseau va faire plus que doubler en quatre ans (de 1976 kilomètres à 4194 km. de 1972 (1976) et tripler en sept ans: 6225 km.

Le ministre de l'Equipment et du Logement a précisé au cours d'une conférence de presse le nouveau programme de constructions autoroutier tel qu'il résulte des moyens financiers supplémentaires annoncés devant l'Assemblée nationale, dernièrement. Ce «coup de pouce» au programme prévu atteindra plus d'un milliard et demi de francs qui seront dépensés en trois ans. Ces fonds supplémentaires viendront pour 539 millions du budget, pour 550 millions d'emprunts à long terme et pour plus de 500 millions de crédits bancaires à moyen terme.

L'utilisation de ces sommes sera orientée de trois façons: 1. Accélération des programmes prévus avec un gain de trois ans sur la réalisation de Paris-Strasbourg (terminé fin 1976), d'un an sur Mulhouse-Beaune (terminé fin 1978), Bordeaux-Narbonne (en service fin 1977 ou courant 1978), Narbonne-Espagne (en service fin 1976) et de l'autoroute de la Côte basque (ouverte fin 1977).

2. Complément des programmes engagés: avec Nice-Italie (en deux étapes: 1977 et 1978); Le Boulou-Le Perthus (fin 1976); Aix-Aubagne (fin 1976); Annecy-autoroute blanche et Grenoble-Valence (fin 1978).

3. Lancement (en 1973) de nouveaux programmes qui concerneront: plusieurs sections sur Calais-Arras (en service en 1976) et l'autoroute Clermont-Saint-Etienne.

Le ministre a annoncé en outre le lancement en 1974-1975 d'une «deuxième vague» en vue de la «réalisation anticipée» de liaisons autoroutières nouvelles telles que: Orléans-Bourges, Calais-Dijon, Le Mans-Angers-Nantes, Le Mans-Rennes et Aix-Manosque qui pourraient entrer en service de 1978 à 1980.

La combinaison des accélérations et des programmes complémentaires ou nouveaux aura pour résultat la mise en chantier de 430 km. d'autoroutes (urbaines et de liaison) en 1972, 760 km. en 1973 et 680 km. en 1974. Les mises en service atteindront 240 km. en 1972, 272 km. en 1973, 428 km. en 1974, 773 km. en 1974 et 745 km. en 1976.

Le réseau routier français sera rapidement raccordé aux réseaux voisins, ainsi, à la fin de 1972, on pourra se rendre directement de Paris à Bruxelles, à la fin de 1974 de Paris en Italie (sauf les 20 km. du détournement de Nice qui entreront en service en 1977; à la fin de 1976 de Paris en Espagne et au 1<sup>er</sup> janvier 1977 de Paris en Allemagne.

L'ensemble de cet effort, a souligné le ministre, représentera pour les entreprises de travaux publics une somme de travaux de 15,5 à 16 milliards de francs dans les six prochaines années.

Le ministre a rappelé en terminant que l'accélération des réalisations autoroutières s'accompagnait de «progrès considérables» dans l'industrialisation avec pour résultat une réduction des coûts qui peut être évaluée à 40% depuis quatre ans. «Ce qui fait, a dit le ministre, que pour la même dépense on peut construire aujourd'hui plus de kilomètres d'autoroutes.»