

# SÉNAT

2<sup>e</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1962-1963

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 juin 1963.

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
à la suite de la mission relative aux autoroutes et aux liaisons  
aériennes intérieures effectuée par une délégation de la  
Commission en Italie, en Autriche et en Allemagne du 18 au  
27 avril 1963.*

Par MM. Auguste PINTON, Amédée BOUQUEREL, Auguste-François BILLIEMAZ, Henri CLAIREAUX, Lucien PERDEREAU, Henri PRÊTRE et Abel SEMPÉ,

Sénateurs.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Jean Bardol, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	6
<b>Compte rendu sommaire du voyage</b> .....	6
 <b>PREMIÈRE PARTIE. — Les autoroutes.</b>	
I. — Les autoroutes en Italie.....	11
II. — Les autoroutes en Autriche.....	21
III. — Les autoroutes en Allemagne fédérale.....	29
IV. — Les autoroutes en France.....	37
Observations et conclusions concernant les autoroutes.....	45
 <b>DEUXIÈME PARTIE. — Les liaisons aériennes intérieures.</b>	
<b>Introduction</b> .....	53
I. — Le transport aérien intérieur en Italie.....	54
II. — Le transport aérien intérieur en Autriche.....	59
III. — Le transport aérien intérieur en Allemagne fédérale.....	62
IV. — Le transport aérien intérieur en France.....	65
Observations et conclusions concernant le transport aérien intérieur .....	73

### Composition de la délégation.

MM. Auguste PINTON, Sénateur, ancien Ministre.

Amédée BOUQUEREL, Sénateur, Vice-Président du Sénat.

Auguste-François BILLIEMAZ, Sénateur.

Henri CLAIREAUX, Sénateur.

Lucien PERDEREAU, Sénateur.

Henri PRÊTRE, Sénateur.

Abel SEMPÉ, Sénateur.

La délégation était accompagnée par M. Pierre LE MAROIS,  
Administrateur des services du Sénat.

## INTRODUCTION

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a manifesté, à de nombreuses reprises et spécialement à l'occasion des discussions budgétaires, l'intérêt qu'elle portait au développement des transports, élément essentiel de l'activité économique.

Dans ce domaine, elle s'est émue du retard particulièrement important pris par notre pays en ce qui concerne, d'une part, les autoroutes et, d'autre part, les transports aériens intérieurs.

Désirant réunir sur ces deux points les éléments les plus complets d'information, elle a estimé de bonne méthode d'envoyer une délégation s'informer dans plusieurs pays européens voisins des moyens techniques et financiers mis en œuvre ainsi que des résultats obtenus.

Tel est l'objet de la demande qui fut présentée au Sénat et acceptée par celui-ci le 19 février 1963.

### **Compte rendu sommaire du voyage.**

*Jeudi 18 avril 1963.*

La délégation sénatoriale, qui avait quitté Paris-Orly à 9 h 45, atterrissait à l'aéroport de Milan à 10 h 50.

Les parlementaires étaient salués à leur arrivée par MM. Aldo Arena Alessi, Antonio Toraldo di Francia et Cesare Giochetti, représentants de l'Institut pour la Reconstruction Industrielle (I. R. I.) ainsi que par M. Francis Grangette, Conseiller Commercial de France en Italie du Nord.

Les sénateurs prenaient ensuite place dans un car mis à leur disposition par l'I. R. I. et parcouraient à bord de ce véhicule les 280 km de « l'autoroute du soleil » reliant Milan à Florence à travers la chaîne des Apennins. Au cours du trajet, ils étaient invités à déjeuner par la direction de l'I. R. I. dans un restaurant concédé à la Société Motta.

A son arrivée à Florence, la délégation visitait le centre opérationnel de la société Autostrade, filiale de l'I. R. I. et concessionnaire de la plus grande partie du réseau d'autoroutes à péage en service ou en construction.

Les sénateurs étaient ensuite les hôtes à dîner de M. Christian d'Halley, Consul général de France à Florence, et de son épouse.

*Vendredi 19 avril 1963.*

Partie de l'aéroport de Florence à 9 h 35, la délégation arrivait à Rome-Fiumicino à 10 h 50. Elle y était accueillie par M. Bourgeois, Conseiller commercial, un représentant de M. le Ministre des Affaires étrangères italien, M. le Comte Nicolo Carandini, Président d'Alitalia, et M. Velani, Directeur général de cette société.

Après une visite du Centre de formation du personnel navigant d'Alitalia, les Sénateurs partaient pour Rome où ils étaient reçus à déjeuner au Palais Farnèse par M. Armand Bérard, Ambassadeur de France.

La délégation se rendait ensuite à la direction de l'I. R. I. où, après avoir été accueillie par M. le Professeur Guiseppe Petrilli, Président de l'Institut, elle entendait un exposé de M. Saraceno, membre du Comité exécutif sur le financement et la construction des autoroutes concédées à l'I. R. I. et le rôle général de cet organisme dans la vie économique.

Les Sénateurs avaient enfin un entretien avec les dirigeants d'Alitalia portant en particulier sur le développement du réseau aérien intérieur italien.

*Samedi 20 avril 1963.*

Les Sénateurs consacraient la matinée à un large échange de vues avec M. del Sonno, Inspecteur général des autoroutes à l'Agence nationale autonome des routes (A. N. A. S.) et ses principaux collaborateurs, sur le programme italien de construction d'autoroutes et ses différentes modalités de financement.

Dans l'après-midi, les parlementaires se rendaient à Naples.

*Dimanche 21 avril 1963.*

Après avoir passé la matinée à visiter les ruines de Pompéi, la délégation quittait Naples par avion à 16 h 55 et arrivait à Vienne à 21 h 45.

Elle était saluée à son arrivée dans la capitale autrichienne par M. Kunt Waldheim, Chef de section au Ministère des Affaires étrangères, M. René Brouillet, Ambassadeur de France en Autriche, plusieurs de ses collaborateurs, et M. Jean Gard, Attaché technique auprès de M. le Conseiller commercial.

*Lundi 22 avril 1963.*

Après avoir entendu à l'Ambassade un court exposé de M. René Brouillet, Ambassadeur de France, sur la situation politique et économique de l'Autriche, les Sénateurs étaient reçus au siège des Austrian Air Lines où un exposé leur était fait par MM. Norden et Kanschegg, directeurs de cette compagnie, sur le trafic aérien intérieur autrichien et ses perspectives.

La délégation se rendait ensuite au Ministère du Commerce et de la Reconstruction où M. le Docteur Seidl fournissait à ses visiteurs des explications très complètes sur la construction et le financement des autoroutes et répondait aux questions qui lui étaient posées.

Les parlementaires étaient ensuite les hôtes à déjeuner à l'Ambassade de France de M. et Mme René Brouillet.

Dans l'après-midi, la délégation visitait près de Neustadt un important chantier de construction de l'autoroute Vienne-Graz.

Après avoir assisté à l'Opéra à une représentation de *La Traviata*, les parlementaires soupaient à l'Ambassade de France.

*Mardi 23 avril 1963.*

La délégation qui s'était arrêtée quelques instants au palais de Schönbrunn, se rendait à Salzbourg en empruntant les parties de l'autoroute Vienne—Salzbourg actuellement en service. Après avoir visité au passage plusieurs importants chantiers et déjeuné à Gmunden, les Sénateurs arrivaient à Salzbourg à la fin de l'après-midi.

*Mercredi 24 avril 1963.*

Les membres de la mission quittaient Salzbourg à 9 heures pour Munich à bord d'un autocar mis à leur disposition par le Gouvernement du Land de Bavière.

Arrivés à Munich à 11 h 15, ils étaient reçus au Palais Maximilianeum, siège du Parlement de Bavière, par M. le Sénateur Bornkessel, Vice-président du Sénat.

Après une rapide visite de la ville, la délégation était reçue à déjeuner par le Sénat bavarois et quittait Munich par avion à 14 heures 30.

Les parlementaires qui avaient atterri à l'aéroport de Cologne à 17 heures 50 étaient salués à leur arrivée par MM. Halbrecht et Wachter, représentant, respectivement, les Ministres des Affaires étrangères et des Transports du Gouvernement fédéral, par MM. de Courson, d'Aumale et Henry, Conseillers à l'Ambassade de France, enfin, par M. Degoutin, adjoint au Conseiller commercial.

Ils gagnaient ensuite Bonn par la route.

*Judi 25 avril 1963.*

La délégation était reçue à 9 heures par le Docteur Albert Pfitzner, Directeur des Services du Bundesrat, et à 9 heures 45 par le Docteur Ludwig Seiermann, Secrétaire d'Etat au Ministère fédéral des Transports.

Elle s'entretenait ensuite des problèmes des autoroutes et du transport aérien avec M. Koester, Directeur ministériel des routes, et M. Lippe, Chef du service au Secrétariat à l'Aviation civile.

A l'issue de cette conférence, les sénateurs étaient les hôtes à déjeuner, au château d'Ernich, de M. Roland de Margerie, Ambassadeur de France.

La délégation se rendait dans l'après-midi au Bundestag où elle était reçue par M. Bleiss, Président de la Commission des Transports, qu'accompagnaient MM. Ernst Müller, Hermann et Otto Eisenmann, députés. Après avoir procédé à un échange de vues avec leurs collègues allemands, les sénateurs assistaient au début de la discussion en séance publique du texte relatif à la ratification du traité franco-allemand ; ils entendaient en particulier l'exposé de présentation du projet par le Chancelier Adenauer.

Dans la soirée, la délégation était conviée à dîner par M. Cailleteau, Conseiller commercial.

*Vendredi 26 avril 1963.*

La matinée de ce jour était consacrée à la visite, sous la direction de M. Cohnen, Ingénieur en Chef du Ministère des Transports, d'importants chantiers de construction d'autoroutes dans la région de Cologne et en particulier des travaux d'édification à Leverkusen

d'un pont de 600 mètres de long et de 38 mètres de large qui livrera passage, en 1965, à une autoroute à quatre voies de circulation formant un anneau complet de 30 km autour de l'agglomération de Cologne.

Après le déjeuner qui lui était offert au Rasthaus Siegburg-West par le Secrétaire d'Etat au Ministère des Transports, la délégation étudiait les aménagements en cours de la route fédérale près de Königswinter et Bad Honnef.

*Samedi 27 avril 1963.*

Les parlementaires quittaient Bonn à 9 heures pour gagner par l'autoroute l'aéroport de Francfort.

Ils étaient accueillis à leur arrivée par MM. Luz et Lange, respectivement Directeur et Vice-Directeur de l'aérodrome, et visitaient, notamment, les ateliers de revision des appareils, la gare de fret et les installations nouvelles prévues pour la liaison aérienne Air-Bus entre Francfort et Hambourg.

Après le déjeuner qui leur était offert par la direction de l'aéroport, les membres de la délégation visitaient la ville de Francfort et, en particulier, la salle des Empereurs, la maison de Goethe et le jardin des fleurs exotiques.

En fin d'après-midi, ils quittaient Francfort pour Paris-Orly où ils arrivaient à 21 heures 30.

\*

\* \*



## PREMIERE PARTIE

### LES AUTOROUTES

#### I. — Les autoroutes en Italie.

##### 1° L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE, LE PARC ET LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Pour une superficie de 301.000 km<sup>2</sup> et une population de 52 millions d'habitants, l'Italie dispose du réseau routier suivant :

	Kilomètres.
<i>Autoroutes</i> .....	1.354
Routes d'Etat.....	30.109
Routes provinciales.....	73.791
Routes communales.....	88.036
Voies urbaines.....	20.000
	<hr/>
Total .....	213.290

La densité routière par kilomètre carré (0,68) est inférieure de moitié à celle de la France, mais il s'agit là d'une moyenne qui donne une idée assez fautive de la réalité. En effet, une partie importante du pays, notamment l'Italie centrale et méridionale et la Sardaigne, a un réseau très lâche, tandis que celui de l'Italie du Nord est analogue au nôtre.

Notons, d'autre part, que 6.561 km de routes sont classées itinéraires internationaux.

En ce qui concerne les caractéristiques des chaussées, nous pouvons donner les précisions suivantes :

— la plus grande partie des autoroutes aujourd'hui en service comprennent maintenant deux chaussées ;

— en dehors de celles-ci, 450 km de routes possèdent 3 ou 4 voies de circulation et 2.998 km ont un gabarit correspondant aux normes européennes fixées par la Convention de Genève.

Le parc automobile italien reste, en dépit d'un taux d'accroissement annuel très rapide (20 %), notablement inférieur à celui des autres grandes nations de l'Europe occidentale, du moins en ce qui concerne les véhicules à 4-roues.

A la fin de 1961, le nombre des véhicules à moteur se décomposait, en effet, comme suit :

Voitures particulières.....	2.443.873
Autobus et autocars.....	26.529
Camions et remorques.....	522.935
Motocycles .....	3.081.000
Cyclomoteurs .....	1.105.000

On voit, par ces chiffres, que l'Italie pallie en partie son infériorité dans le domaine automobile par un nombre très important de véhicules à 2 roues.

Quoi qu'il en soit, le taux de motorisation reste, avec 1 véhicule pour 16 habitants (1), très inférieur à celui de la France : 1 pour 7, et de l'Allemagne : 1 pour 8,4.

L'ensemble du réseau routier supporte un trafic relativement important qui est la résultante d'une circulation proprement italienne et d'une activité touristique complémentaire qui vient se superposer à la première d'avril à octobre.

On estime, en effet, à environ 1 million 500.000 le nombre d'automobiles étrangères ayant emprunté les routes italiennes au cours de l'été 1961.

L'addition de ces deux éléments donnait, pour la même année, un trafic de l'ordre de 40 milliards de véhicules/kilomètre, en augmentation de 25 % par an.

Plus de 75 % de ces déplacements sont supportés par les 50.000 km de voies nationales et urbaines qui connaissent ainsi une fréquentation annuelle moyenne analogue à celle de notre réseau mais avec des pointes de trafic beaucoup plus marquées.

A ceci, il convient d'ajouter deux observations importantes : tout d'abord, le taux d'utilisation des voitures particulières est notablement plus élevé qu'en France, chaque véhicule parcourant en moyenne 17.000 km par an contre 9.000 km dans notre pays.

En second lieu, le transport routier de marchandises connaît une intense activité qui se traduit par un trafic de 40 milliards de tonnes/km représentant 70 % du mouvement total.

(1) En 1962.

Si l'on admet, avec les techniciens de la circulation, que le coefficient d'encombrement d'un camion est 3 à 4 fois plus important que celui d'un véhicule de tourisme, on comprend que la densité du trafic sur le réseau routier des régions industrielles, comme la vallée du Pô, ait rendu nécessaire depuis longtemps déjà l'aménagement de voies nouvelles.

Précisons enfin que le prix de l'essence, qui était de 1,038 F en 1958 a été ramené — à cette époque — à 0,758 F.

## 2° L'ANCIEN RÉSEAU D'AUTOROUTES ET LE PROGRAMME DE 1955

L'Italie a été la première nation d'Europe à construire des autoroutes. Certaines d'entre elles comme Milan—Laghi (80 km) ont été, en effet, ouvertes à la circulation dès 1925.

A la veille de la dernière guerre, le réseau d'autoroutes italien, presque entièrement concentré en Italie du Nord, atteignait 505 km. Il s'agissait presque exclusivement de chaussées uniques à trois voies de circulation, qui se révélèrent rapidement insuffisantes.

### *Le programme d'autoroutes de 1955 et ses prolongements.*

La base du premier programme de construction d'autoroutes d'après guerre est la loi du 21 mai 1955, dite « loi Romita ».

Ce texte prévoyait la construction en 10 ans de 1.173 km d'autoroutes à péage, dont 1.126 de voies nouvelles et 47 de chaussées destinées à doubler les voies existantes.

La dépense prévue, soit 300 milliards de liras, devait être couverte à raison d'un tiers par l'Etat et de deux tiers par l'emprunt.

Ce programme initial a été complété par les lois du 21 mars 1958 et 13 août 1959, qui ont décidé de subventionner dans les mêmes proportions la construction de 424 km de chaussées nouvelles en ouvrant un crédit budgétaire complémentaire de 46 milliards.

Compte tenu de ces additifs, la construction de 11 artères nouvelles d'un développement total de 1.597 km était ainsi confiée à des sociétés concessionnaires subventionnées.

A ceci, venaient s'ajouter certains travaux entièrement pris en charge par le Gouvernement, pour un montant total de 115 milliards.

Enfin, quelques opérations telles que le « doublement » des autoroutes Florence—Pise, Turin—Milan et Pompéi—Salerne, correspondant à une dépense globale de 40 milliards de liras, étaient concédées sans subvention.

Au total, ce premier plan décennal et ses annexes était destiné à doter l'Italie d'un réseau d'environ 2.000 km d'autoroutes entièrement modernisées. *Le coût de l'ensemble des opérations était estimé, en 1961, à 524 milliards de liras et la charge budgétaire correspondante à 228 milliards (1).*

En ce qui concerne les sociétés concessionnaires, il convient de préciser que la construction des tronçons d'autoroutes les plus importants du programme 1955-1965, notamment de « l'autoroute du soleil » devant relier Milan à Naples, était dévolue à la société « Autostrade », filiale du groupe I. R. I. (Institut de la reconstruction industrielle), institut financier para-étatique qui, sous la forme d'un super-holding, contrôle une partie importante de l'activité économique italienne.

Le tableau suivant constitue un rappel des travaux entrepris au titre du premier plan décennal et de leur financement :

TRAJET	NOMBRE de kilomètres.	COUT TOTAL prévu (milliards de liras).	PART de l'Etat.
Milan—Naples .....	740	185	36 %
Serravalle—Milan .....	87	16,9	20 %
Brescia—Padoue .....	145	28	32,7 %
Savone—Ceva .....	42	11,9	32,8 %
Turin—Ivrea .....	56	7,65	33 %
Naples—Pompéi (doublement).....	23	2,6	32 %
Padoue—Mestre (doublement).....	24	2,6	32 %
Fernovo—Pontremoli .....	53	18	33 %
Venise—Trieste .....	147	30	20 %
Palerme—Catane .....	190	67	100 %
Catane—Messine .....	87		
Milan—Bergame—Brescia .....	93	115	100 %
Gênes—Serravalle .....	50		
Gênes—Savone .....	32		
Florence—Littoral (doublement).....	81	40	Néant.
Turin—Milan (doublement).....	127		
Pompéi—Salerne .....	20		

Sans pouvoir donner des chiffres précis, il est permis de dire que le coût prévu qui était, rappelons-le, de 524 milliards de liras sera très sensiblement plus élevé.

(1) 1 franc actuel = 120 liras.

3° LA RÉFORME LÉGISLATIVE DE 1961  
ET LE NOUVEAU PROGRAMME ROUTIER

a) *La réorganisation de l'administration routière  
et les nouvelles modalités de financement des travaux.*

La loi du 7 février 1961 modifie assez profondément les structures, les compétences et les ressources de l'Agence nationale autonome de la route (A. N. A. S.), organisme d'Etat doté de la personnalité juridique et pourvu de l'autonomie financière qui va dorénavant disposer, en sus de crédits budgétaires et de diverses redevances, d'une contribution particulière présentant quelque analogie avec les ressources de notre fonds routier.

Pour 1961-1962, premier exercice d'application de cette nouvelle formule, le montant de cette contribution devait être égal à 12 % du produit de la taxe sur les carburants et des impôts sur la circulation acquis en 1958-1959, majoré de 20 % de l'accroissement des ressources fiscales correspondantes constaté entre 1958-1959 et 1959-1960.

Pour les exercices ultérieurs, la contribution sera égale à celle de l'exercice précédent majorée de 2 % du produit des taxes.

Calculée sur cette base assez complexe, *la dotation complémentaire ainsi perçue par l'A. N. A. S. a été de 68 milliards de lires en 1961-1962 et sera d'environ 80 milliards en 1962-1963.* Si l'on ajoute à cette somme les 60 milliards de ressources extraordinaires acquises à l'A. N. A. S. pour le même exercice, on voit que cet organisme disposera, pour cette année, de 140 milliards de crédits budgétaires alors que le montant des taxes sur les carburants et des impôts sur la circulation atteindra 600 milliards.

Les dispositions financières *relatives aux autoroutes* sont sensiblement modifiées par rapport à celles de la loi Romita.

Tout d'abord, la part des crédits intéressant le Mezzogiorno (Italie centrale et méridionale, Sicile et Sardaigne) est portée de 25 % à 40 %.

Ensuite, la participation de l'Etat à la construction des autoroutes concédées qui se manifestait auparavant par un versement unique allant de 20 à 40 % du coût des travaux est remplacée par un versement annuel égal à 4 % des frais de construction (1), cela pendant 30 ans, durée de la concession des autoroutes.

En troisième lieu, 100 milliards de liras de crédits budgétaires, répartis sur les exercices 1961-1962 à 1971-1972, sont prévus pour la construction de 600 km de voies de raccordement (qui pourront être des autoroutes mais sans péage) avec le réseau principal d'autoroutes.

La loi comporte, en outre, diverses dispositions de moindre importance, notamment celle qui stipule que la part des recettes des sociétés concessionnaires excédant 5 % sera reversée au budget de l'Etat.

Enfin, *in cauda venenum*, la loi crée une taxe additionnelle de 5 % sur l'impôt de circulation des véhicules automobiles.

Le nouveau procédé de financement ainsi arrêté a pour résultat de répartir sur 30 exercices la charge financière supportée par le budget de l'Etat pour l'exécution des travaux de construction d'autoroutes dont le coût est évalué à 1.362 milliards de liras pour les opérations restant à entreprendre et à 1.829 milliards pour l'ensemble (soit 14,6 milliards de francs).

#### b) *Le nouveau programme routier de 1961.*

Le programme routier de 1961 répond à trois objectifs principaux : valoriser et améliorer les réseaux routiers « classiques » national, provincial et communal ; créer de grands axes de circulation rapide ; enfin, raccorder le réseau normal avec les autoroutes.

En ce qui concerne les autoroutes, le programme décennal 1955-1965 se trouve complété par la construction d'un certain nombre de voies intéressant plus particulièrement l'Italie méridionale, telles que Salerne—Reggio de Calabre et Naples—Bari.

---

(1) Exceptionnellement 4,5 % pour les autoroutes de liaison avec l'étranger.

Au total, les opérations à terminer ou à entreprendre au titre de ce nouveau programme se présentent comme suit au 1<sup>er</sup> avril 1963 :

SECTIONS D'AUTOROUTES	LONGUEUR en kilomètres.	ETAT DES TRAVAUX
Florence—Rome .....	271,3	En construction (mise en service probable printemps 1964).
Aoste—Ivréa .....	52	En projet.
Venise—Trieste .....	142	En construction.
Ceva—Fossano .....	35	En projet.
Chiasso—Come .....	7	En projet.
Vintimille—Savone .....	115	En projet.
Savone—Gênes (terminaison).....	14,5	En construction.
Gênes—Livourne .....	205	En projet.
Civita Vecchia—Rome .....	65	En construction.
Fornovo—Pontremoli .....	53	En construction.
Brenner—Vérone—Modène .....	349	En projet.
Padoue—Bologne .....	124	En projet.
Bologne—Pescara—Canosa .....	60	En construction.
Bologne—Pescara—Canosa .....	564	En projet.
Naples—Canosa—Bari .....	73	En construction.
Naples—Canosa—Bari .....	167	En construction.
Rome—Aquila—Adriatique .....	300	En construction.
Catane—Messine .....	86	En construction.
Salerne—Reggio .....	80	En construction.
Salerne—Reggio .....	352	En projet.
Palerme—Catane .....	19	En construction.
Palerme—Catane .....	171	En projet.
<b>Total .....</b>	<b>3.274,8 (1)</b>	

(1) Dont : 716,8 km en construction et 2.558 km en projet.

L'Italie disposera donc en 1970, avec les 1.354 km déjà en service, d'un réseau d'autoroutes de 4.629 km, dont 622 km sans péage, compte non tenu de certains projets à l'étude et des voies de raccordement de ces autoroutes aux centres urbains.

Un aspect original de la loi de 1961 consiste dans la place privilégiée qui est faite au groupe I. R. I. En effet, un certain nombre d'autoroutes nommément désignées, d'une longueur totale de 2.211 km, sont concédées à une société filiale de cet Institut. Certaines de ces voies avaient été confiées à l'A. N. A. S. qui les a, en quelque sorte, rétrocédées à l'I. R. I.

#### 4° CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES AUTOROUTES

Pour tenir compte des conditions géographiques et économiques propres à chaque région, trois types d'autoroutes ont été prévus, classés en catégories A, B, C.

Les caractéristiques de ces voies s'établissent comme suit :

	A	B	C
<i>Rayon des courbes :</i>			
Normal .....	500	500	300
Exceptionnel .....	300	300	150
<i>Pente maxima :</i>			
Normale .....	4 %	4 %	5 %
Exceptionnelle .....	6 %	6 %	7 %
<i>Largeur</i> .....	24 m et plus.	18,70 m	14,10 m

Les autoroutes des types A et B possèdent chacune deux chaussées distinctes à deux voies de circulation ; seule varie la largeur des bandes intermédiaires et latérales.

Les autoroutes de type C ne comportent, en revanche, qu'une seule chaussée à trois voies. Ce sera le cas, en particulier, de l'autoroute Salerne—Reggio.

Nous pensons utile de donner, à ce propos, quelques précisions concernant un tronçon d'autoroute dont les Italiens tirent, à juste titre, quelque fierté, celui qui relie, à travers les Apennins, Bologne à Florence.

Cette voie, d'une longueur totale de 84,7 km grimpe le long du versant émilien de la chaîne, franchit en galerie la ligne de partage des eaux sous le mont Aterna, à 957 m d'altitude, et redescend vers la plaine toscane.

L'autoroute comporte deux chaussées ayant chacune une largeur de 7,50 m, des banquettes latérales de stationnement de 3 m et un talus intermédiaire de 3 m.

Des 113 tournants planimétriques, 4 seulement ont un rayon inférieur à 300 m. Quant à la pente, elle ne dépasse qu'une seule fois 4 % et la chaussée est alors élargie à 3 voies pour permettre le dépassement des « poids lourds ».

Ces caractéristiques permettent aux voitures de rouler à une vitesse de base de 100 km à l'heure, réalisant un gain de temps



d'une heure pour une automobile légère et de 2 h 40 pour un camion à remorque.

La construction de la route a nécessité l'édification de 85 ouvrages d'art importants dont l'un franchissant la rivière Setta mesure 1.054 mètres, et le percement de 21 tunnels d'une longueur totale de 6 km auxquels il faut ajouter 4 galeries mesurant en tout 700 mètres.

##### 5° COUT, RENTABILITÉ ET RÔLE ÉCONOMIQUE DES AUTOROUTES ITALIENNES

Le coût des autoroutes est estimé, en moyenne, à 350 millions de liras par km, soit 2,8 millions de francs. Il varie, naturellement, dans des proportions importantes suivant la topographie, la valeur des terrains et la densité de l'habitat. Pour la section Bologne—Florence, considérée comme la plus coûteuse, la dépense a atteint 42 milliards de liras, soit environ 500 millions de liras ou 4 millions de francs par km.

En ce qui concerne la rentabilité, l'ouverture au trafic des premiers tronçons du réseau d'autostrades a montré que l'on avait surévalué les recettes, d'une part, en fixant le péage à un tarif trop élevé, d'autre part, en surestimant le trafic.

On en a conclu qu'il convenait d'adopter, comme pour les chemins de fer, un tarif aussi uniforme que possible et de renoncer à l'objectif primitif qui était d'équilibrer par ces recettes les dépenses engagées.

A titre d'exemple, indiquons que pour une voiture moyenne empruntant l'autoroute du soleil, le péage kilométrique est de 6 liras pour le parcours de plaine et de 7,20 liras pour la section montagnaise alors que le coût de construction est dans la proportion du simple au triple.

Sur le rendement de ce péage, nous ne possédons que peu d'éléments ; cependant, la direction de l'I. R. I. nous a indiqué que les recettes de l'autoroute du soleil étaient passées de 2,6 milliards de liras en 1960 à 5,9 en 1961 pour un trafic en accroissement de 87 % pour les passagers et de 151 % pour les marchandises.

Quoi qu'il en soit, les recettes sont apparues insuffisantes pour faire face à la charge d'amortissement des capitaux engagés évaluée au taux annuel de 6,5 % et aux dépenses de gestion estimées à 4,5 liras par kilomètre. Ceci explique la subvention forfaitaire annuelle que l'Etat italien a été conduit à accorder aux sociétés concessionnaires.

Mais si l'autoroute n'est pas une entreprise rentable par elle-même, elle constitue, selon les économistes italiens, un facteur d'enrichissement considérable à court et à long terme.

Dans un pays où le chômage reste une hantise, les travaux routiers entrepris ont, tout d'abord, l'intérêt de fournir un emploi pendant les dix années à venir à 1.500.000 personnes.

En second lieu, l'autoroute va favoriser, en développant la circulation, l'expansion de l'industrie automobile italienne, l'une des plus dynamiques d'Europe.

Ensuite, l'autoroute permet d'abaisser notablement le prix de revient des transports routiers de marchandises, dont nous avons montré le rôle prépondérant dans la péninsule, et ceci surtout dans le Sud du pays que l'on espère ainsi tirer de son isolement.

Enfin, ces nouvelles voies rapides vont renforcer encore le courant touristique qui constitue toujours la principale source de richesses de nos voisins.

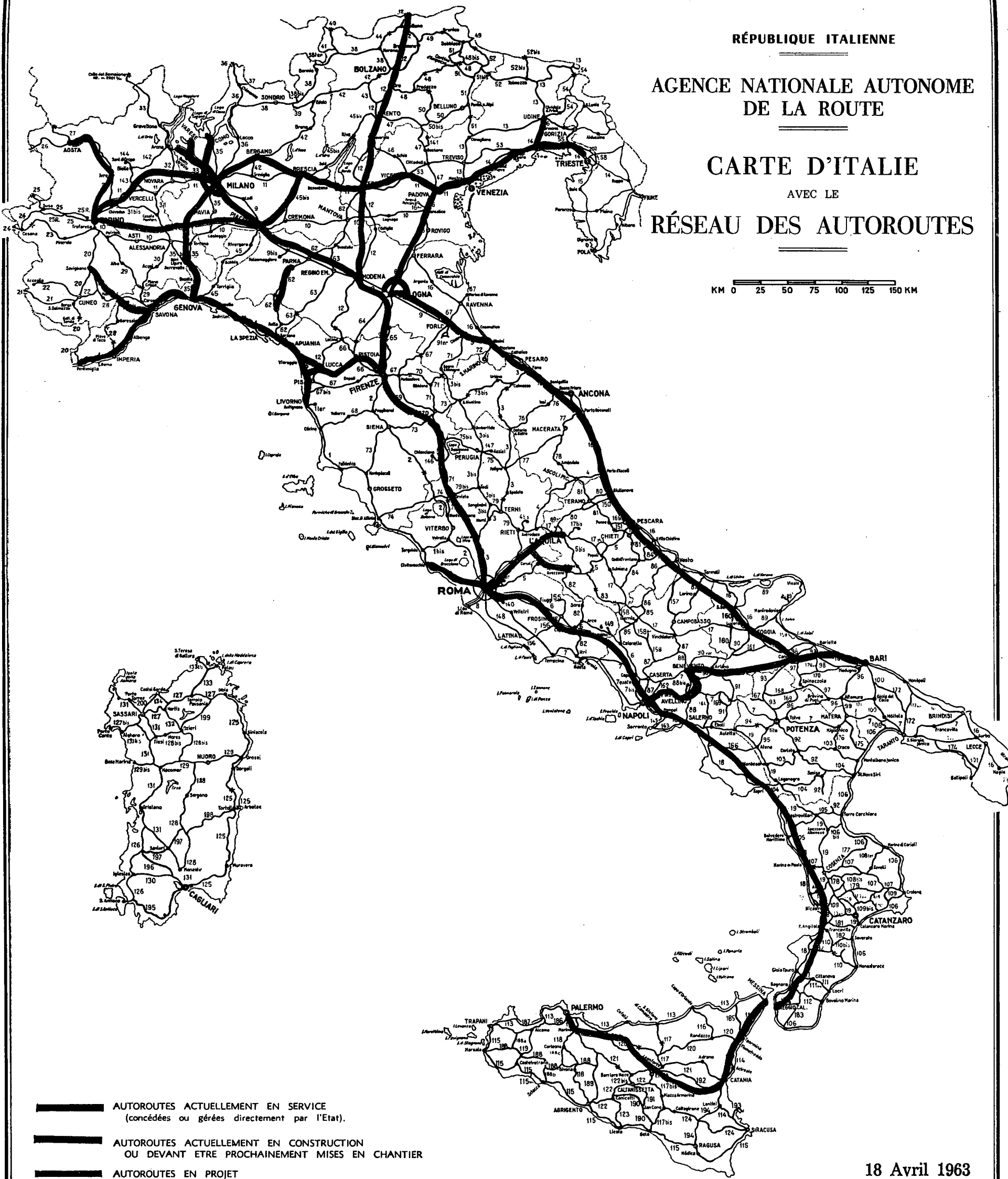
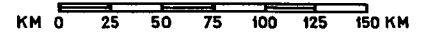
\*  
\* \*




## CONCLUSION

L'effort considérable consenti par les Italiens pour leur réseau routier constitue tout d'abord un choix. Conscients de l'insuffisance, de l'inadaptation et du mauvais état de leurs transports terrestres, qu'il s'agisse des chemins de fer ou des routes, nos voisins ont décidé de doter leur pays d'un important réseau d'autoroutes et d'améliorer parallèlement leurs routes nationales. Ils disposeront ainsi, en 1970, de plus de 4.500 kilomètres d'autoroutes, de 34.000 kilomètres de routes nationales modernisées et d'un réseau de voies provinciales et communales améliorées.

Remarquable par son ampleur, cet effort l'est aussi par la souplesse de son financement permettant d'étaler sur les 30 années à venir le coût des travaux entrepris de 1955 à 1970. Il est non moins intéressant de souligner que le plan autoroutier tient le plus grand compte des besoins économiques des régions sous-développées de la péninsule et de la Sicile, et ceci de trois manières : en consacrant *a priori* 40 % des crédits à ces régions ; en décidant d'y construire des voies libérées du péage ; enfin, en établissant des liaisons nouvelles sans prendre en considération le trafic existant mais la circulation potentielle.

CARTE D'ITALIE  
AVEC LE  
RÉSEAU DES AUTOROUTES



-  AUTOROUTES ACTUELLEMENT EN SERVICE  
(concedées ou gérées directement par l'Etat).
-  AUTOROUTES ACTUELLEMENT EN CONSTRUCTION  
OU DEVANT ETRE PROCHAINEMENT MISES EN CHANTIER
-  AUTOROUTES EN PROJET

18 Avril 1963

## II. — Les autoroutes en Autriche.

### 1° L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE, LE PARC ET LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Pour une superficie de 83.850 km<sup>2</sup>, soit le septième du territoire français, et une population de 7 millions d'habitants, l'Autriche dispose du réseau routier suivant :

	Kilomètres.
Autoroutes .....	230
Routes nationales .....	9.247
Routes locales .....	50.000
Voies urbaines .....	3.000
	<hr/>
Total .....	62.477

La densité routière au km<sup>2</sup> (0,74) est donc beaucoup plus faible que la nôtre, mais il faut tenir compte du fait que l'Autriche est un pays aux trois quarts montagneux.

En y comprenant les autoroutes, 1.200 km de voies sur les 1.842 classées itinéraires internationaux sont convenablement aménagées. Le reste du réseau qui a, comme partout, beaucoup souffert de l'hiver, est généralement trop étroit et sinueux.

*Le parc automobile autrichien*, qui était très peu important au lendemain de la guerre, s'accroît très rapidement surtout dans le domaine des voitures particulières dont le nombre a augmenté au rythme moyen annuel de 23 % durant la dernière décennie.

A la fin de 1961, le parc se présentait comme suit :

Voitures particulières .....	475.347
Autobus .....	5.058
Camions .....	77.936
Remorques .....	59.145
Motocycles .....	289.296
Cyclomoteurs .....	416.684

Le taux de motorisation : 1 voiture particulière pour 15 habitants, reste faible, inférieur de moitié à celui de la France et voisin de celui de l'Italie.

Mais, comme dans ce dernier pays, une circulation touristique assez importante se superpose au trafic domestique et le trafic total peut être estimé de 8 à 10 milliards de véhicules/kilomètre. Toujours à l'instar de l'Italie, la part des camions dans ce total est beaucoup plus grande qu'en France.

Quoi qu'il en soit, la densité du trafic n'est vraiment importante que dans les régions de Vienne, de Linz et de Salzbourg.

## 2° LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION D'AUTOROUTES

Le développement de la circulation et spécialement du mouvement touristique, source importante de devises pour le pays, a amené l'Autriche, dès 1950, à envisager l'achèvement de l'autoroute Vienne—Salzbourg commencée au lendemain de l'Anschluss en juin 1934.

Après beaucoup de difficultés, les premiers chantiers furent ouverts sur cette liaison en 1954, mais c'est seulement en 1957 que le service autrichien des routes arrêta un plan de construction d'autoroutes visant à terminer ou à réaliser les voies suivantes :

Autoroute de l'Ouest (Vienne—Salzbourg et liaisons annexes) .....	320 km
Autoroute du Sud (Vienne—Graz—Klagenfurt—Villach) .....	330 km
Voie de raccordement entre les autoroutes Ouest et Sud .....	50 km

A ceci s'ajoutent deux transversales Nord-Sud devant relier les réseaux d'autoroute allemands et italiens ; l'une, celle du Brenner, passant par Kufstein, Wörgl et Innsbruck, 111 km ; l'autre à l'extrême Ouest traversant Bregenz et Feldkirch, 34 km.

Compte tenu des autoroutes aujourd'hui en service, soit 230 km, la longueur totale des voies à réaliser est donc d'environ 600 km.

## 3° LES TRAVAUX EN COURS OU EN PROJET

Certaines incertitudes nous étant apparues quant à la réalisation du programme que nous venons de définir, nous pensons utile de préciser assez nettement ce qui a été fait depuis 1955, les travaux en cours, ceux qui seront prochainement entrepris, enfin les opérations simplement projetées.

Ces réserves faites, les travaux d'extension du réseau d'auto-  
routes se présentent aujourd'hui comme suit :

*Sur l'autoroute de l'Ouest*, les opérations engagées au cours  
des années précédentes entre Regau et Mondsee (41 km) permet-  
tront d'ouvrir cette section à la circulation dans le courant de 1963.  
Il ne restera plus alors à réaliser sur cette autoroute que les  
liaisons de 45 km : Amstetten—Enns et de 14,5 km : Vienne—  
Pressbaum qui seront ouvertes en fin 1965 ou 1966.

*Sur l'autoroute du Sud* où 28,5 km de chaussées (provisoires)  
sont ouvertes à la circulation, la section de 9 km Leobersdorf—  
Wollersdorf sera mise en service cette année et les travaux sont  
en cours sur 6 km plus au Sud ainsi qu'à la sortie de Vienne.

*Sur l'âutoroute dite du Brenner*, l'achèvement du grand pont  
« Europa » sur l'Inn va permettre la mise en service à la fin  
de cette année de la liaison Innsbruck—Schönberg.

En ce qui concerne les autres autoroutes, aucun chantier  
n'est encore ouvert et la décision n'est définitivement arrêtée  
que pour les 50 km de voies de raccordement entre les autoroutes  
Nord et Sud et de la rocade Sud de Vienne.

La tableau suivant résume la situation actuelle :

	Kilomètres.
<i>Sections en service au 1<sup>er</sup> janvier 1963.</i>	
Autoroute Ouest.....	202
Autoroute Sud.....	28,5
	<hr/>
Total .....	230,5
	<hr/> <hr/>

(Ouvertures prévues pour 1963 : 59 km.)

	Kilomètres.
<i>Sections en construction.</i>	
Sur l'autoroute Ouest.....	86,5
Sur l'autoroute Sud.....	18,5
Sur le raccordement entre les deux autoroutes.	10
Sur l'âutoroute du Brenner.....	9
	<hr/>
Total .....	124
	<hr/> <hr/>

*Sections dont la construction ultérieure est décidée.*

	Kilomètres.
Autoroute Ouest (achèvement).....	33,3
Prolongement de l'autoroute Sud.....	5,7
Raccordement entre les autoroutes Ouest et Sud et rocade de Vienne.....	50
Total .....	89

*Liaisons en projet.*

	Kilomètres.
Vinner — Neustadt — Villach (autoroute du Sud) .....	277
Innsbruck—frontière allemande.....	} 102
Schönberg—Brenner .....	
Total .....	379

*Le coût et le financement des autoroutes autrichiennes.*

Le coût des autoroutes autrichiennes est particulièrement élevé. Ce fait est dû, en premier lieu, à la structure montagneuse du pays mais aussi à une certaine absence de planification et au morcellement excessif des lots de travaux entre de multiples entreprises ne disposant pas toujours de l'équipement adéquat.

Il convient d'indiquer enfin que *le gabarit des chaussées et des ouvrages d'art* est particulièrement large. Il a été prévu, en effet, pour permettre la transformation de l'axe Vienne—Salzbourg de l'Ouest, actuellement à quatre voies de circulation, en autoroute à six voies, tandis qu'une quatrième voie pourrait être ajoutée aux trois existant déjà sur chaque chaussée de la liaison Nord-Sud.

Quoi qu'il en soit, les frais de construction s'établissent à une moyenne de 30 millions de schillings, soit 6 millions de francs par kilomètre.

Le prix de revient élevé de ces travaux routiers a conduit le Gouvernement à se montrer particulièrement libéral dans le domaine du *financement*.

Voici, en résumé, comment sont dégagées les ressources nécessaires à l'entretien et à la modernisation du réseau.

Comme dans la plupart des pays, le carburant est frappé d'un impôt qui se décompose comme suit :

Taxe ordinaire.....	0,39 schilling.
Surtaxe fédérale.....	1,35 »

Le produit de la taxe ordinaire est réparti entre l'Etat, les Gouvernements provinciaux et les communes, à raison de 26 %, 64 % et 10 % pour chacun. La part dévolue à l'Etat constitue pour lui une recette budgétaire courante alors qu'elle est réservée par les deux autres parties prenantes à l'entretien des routes provinciales ou communales.

Quant à la *surtaxe fédérale*, elle est affectée exclusivement aux routes nationales, et dans la proportion de 30 % aux autoroutes.

En dehors de ces ressources ordinaires, la Direction des routes se voit allouer, depuis plusieurs années, une part des ressources que le Gouvernement demande à l'emprunt pour le budget extraordinaire groupant certaines dépenses d'investissement, telles que la construction d'autoroutes.

Sur ces bases, les crédits accordés pour les autoroutes ont été les suivants en 1962 :

Ressources ordinaires : 30 % du produit de la surtaxe sur le carburant .....	639 millions de schillings.
Ressources extraordinaires.....	462 —
	<hr/>
	1.101 —

Soit 220 millions de francs.

Pour 1963, les crédits totaux seraient de l'ordre de 1.030 millions de schillings, soit 206 millions de francs.

En dépit de l'importance de ces dotations, elles apparaissent insuffisantes pour mener à bien, dans les délais fixés, le programme prévu.

Aussi le Gouvernement envisage-t-il, en particulier, pour l'autoroute du Brenner, de faire appel à un concours financier international sous forme de prêts bancaires ou d'emprunts lancés à l'étranger. Dans ce cas, le remboursement du capital nécessiterait l'instauration d'un péage, solution à laquelle le Gouvernement a toujours témoigné une certaine répugnance mais qu'il accepterait comme pis-aller sous la pression des circonstances.



## CONCLUSION

La délégation a été vivement frappée par l'effort financier particulièrement important consenti par l'Etat autrichien pour doter le pays d'un réseau d'autoroutes à grande capacité alors même que la nécessité n'en apparaît pas urgente.

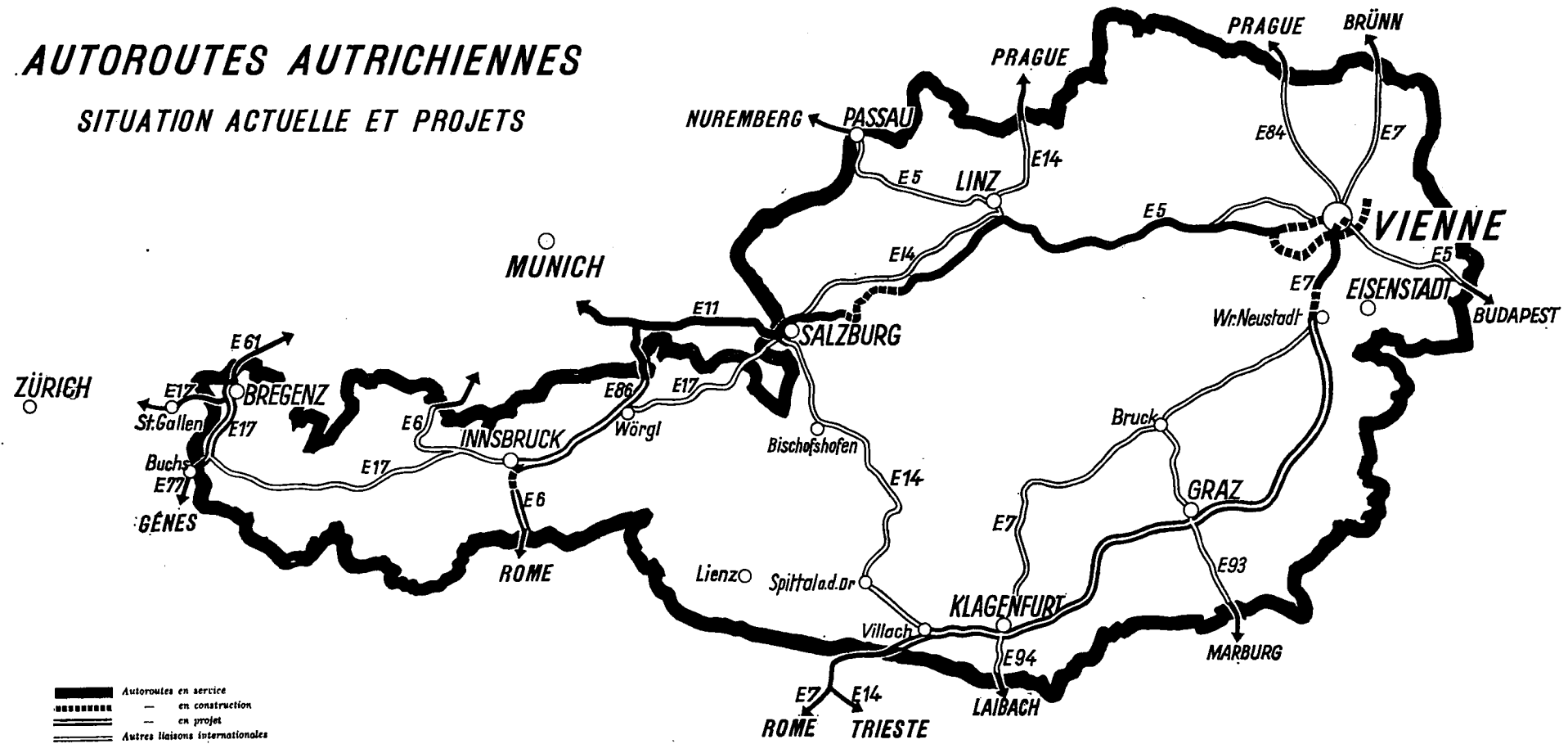
Elle a observé, à ce propos, que l'Autriche, non seulement consacrait à ses routes nationales et secondaires *la quasi-totalité du produit des impôts sur l'essence*, mais encore y affectait un *crédit complémentaire*.

Elle a constaté en second lieu, comme elle l'avait déjà fait en Italie, que les moyens mécaniques actuels permettent de construire une autoroute à travers les régions les plus accidentées tout en gardant dans certains cas à ces voies un caractère touristique.

Mais à ces deux impressions s'est ajoutée *une inquiétude* très précise née du désir manifesté par les Autrichiens de servir de trait d'union entre l'Allemagne et l'Italie en construisant deux autoroutes destinées à relier les réseaux allemand et suisse à l'Italie. Ces travaux, que les Autrichiens espèrent mener à bien avec l'aide de leurs voisins dans un délai de dix ans, permettraient en effet aux Scandinaves et aux Allemands de gagner rapidement l'Europe méditerranéenne en évitant les routes encombrées et inadaptées de notre pays.

# AUTOROUTES AUTRICHIENNES

## SITUATION ACTUELLE ET PROJETS



### III. — Les autoroutes en Allemagne fédérale.

#### 1° L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE, LE PARC ET LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Pour une superficie de 248.000 kilomètres carrés et une population de 53 millions d'habitants, l'Allemagne fédérale dispose du réseau routier suivant :

	Kilomètres.
Autoroutes .....	3.009
Routes fédérales.....	29.206
Routes provinciales. { 1 <sup>re</sup> classe .....	63.205
{ 2 <sup>e</sup> classe .....	48.772
Routes urbaines.....	110.500
Routes rurales.....	118.800
	<hr/>
Total .....	373.419

Deux constatations se dégagent de ces chiffres : en premier lieu, la densité routière au kilomètre carré est beaucoup plus élevée qu'en Italie, 1,47 contre 0,68 et analogue à celle de la France ; d'autre part, le kilométrage de routes urbaines est très important : 4 fois plus à peu près que dans notre pays.

En ce qui concerne les caractéristiques des chaussées, nous avons pu constater qu'en dehors des autoroutes et de quelques grands axes, les routes fédérales sont le plus généralement étroites, sinueuses et assez mal revêtues. Il semble enfin qu'une partie du réseau communal soit simplement empierrée.

Le parc automobile allemand, longtemps inférieur à celui de la Grande-Bretagne et de la France, est maintenant équivalent à celui de ces deux pays, au moins en ce qui concerne les automobiles particulières.

A la fin de 1961, les chiffres étaient les suivants :

Voitures particulières.....	5.587.600
Autobus et autocars.....	35.000
Camions .....	823.380
Remorques .....	382.136
Motocycles .....	1.597.648
Cyclomoteurs .....	1.900.000

Sur la base des évaluations de 1963, le taux de motorisation est de 1 voiture pour 8 habitants contre 1 pour 7 en France.

Mais si les Allemands possèdent encore relativement moins de voitures que les Français, le nombre des kilomètres parcourus par chaque véhicule est beaucoup plus élevé : 19.000 kilomètres par an au lieu de 9.000, si bien que la circulation routière totale est d'environ le double de la nôtre.

Si l'on considère, d'autre part, que le kilométrage de routes est inférieur de moitié, on voit que le trafic supporté par les chaussées allemandes est *quatre fois et demie* plus important que celui qui utilise nos routes : 274.000 véhicules/km contre 64.000.

Le trafic de camions, qui était évalué à 32 milliards de tonnes/km en 1960 est en expansion constante. Son activité est intense sur les autoroutes où il n'est pas rare de rencontrer des files ininterrompues de dix à vingt « poids lourds ».

## 2° L'ADMINISTRATION DU RÉSEAU ROUTIER

La structure fédérale de l'Allemagne crée pour l'administration et le financement des routes un certain nombre de problèmes qui nécessitent quelques explications.

Le Bund, c'est-à-dire l'Etat fédéral, est propriétaire des routes fédérales et des autoroutes et assume la charge des travaux les concernant, mais ce patrimoine routier est géré par les « Länder ».

En ce qui concerne les travaux, les plans généraux sont élaborés par la Direction fédérale des routes qui établit également les programmes de financement et assure la répartition des crédits fédéraux entre les différents « Etats ». Mais là s'arrête le rôle des autorités de Bonn ; en effet, la responsabilité de la direction et de l'exécution des travaux appartient aux Gouvernements locaux de Bavière, de Wurtemberg, etc.

Chaque « Land » est naturellement propriétaire des routes dites « Landstrasse », mais seules les voies principales : « Landstrasse I », bénéficient des ressources particulières venant de l'Etat fédéral. Les travaux intéressant les routes secondaires : Landstrasse II, incombent aux provinces.

Enfin, pour les routes communales gérées et administrées par les collectivités locales, les dépenses d'entretien ou de modernisation sont couvertes par des ressources propres des communes, sauf pour la traversée des agglomérations de plus de 50.000 habitants. Dans ce dernier cas, le Land et l'Etat fédéral interviennent dans des proportions variables.

### 3° LES CRÉDITS ACCORDÉS AU RÉSEAU FÉDÉRAL

En ce qui concerne les crédits accordés pour les routes fédérales, deux dates essentielles sont à retenir : 1955 : année de l'institution de la taxe sur les carburants, et 1960 : date du vote de la loi précisant l'affectation aux routes des taxes spécifiques relatives à la circulation.

Jusqu'en 1960, les usagers allemands se plaignaient, en effet, comme nous le faisons nous-mêmes, du détournement des impôts routiers au profit du budget général, détournement évalué, en 1958, à 1.186 millions de D. M. sur 3.287 et, pour 1959, à 1.460 sur 3.810.

Le vote de la loi du 28 mars 1960 sur le financement des constructions de routes a considérablement amélioré cette situation en prévoyant que le produit de l'impôt sur les carburants serait affecté aux routes fédérales, à l'exception d'un reliquat de 600 millions versé au budget général.

Sur cette base, les crédits acquis ou prévus pour l'entretien et la modernisation des routes nationales et pour la construction des autoroutes se présentent comme suit de 1961 à 1966 (en millions de francs) :

1961 .....	2.204
1962 .....	2.860
1963 .....	3.300
1964 .....	3.780
1965 .....	4.140
1966 .....	4.380

La nécessité de coordonner l'ensemble des travaux a conduit la direction fédérale des routes à élaborer trois plans quadriennaux

portant sur les périodes 1959-1962, 1963-1966 et 1967-1970. Les dépenses correspondant à l'exécution de chacun de ces plans sont évaluées respectivement à 7, 13 et 17 milliards de D. M., soit 8,4, 15,6 et 20,4 milliards de NF.

#### 4° L'AMÉLIORATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU D'AUTOROUTES

##### a) *La situation avant 1955.*

Les premières autoroutes allemandes furent construites entre les deux guerres, à partir de 1934 et l'Allemagne disposait en 1940 d'un réseau d'environ 1.700 kilomètres de ces voies sur l'actuel territoire de la République fédérale. Ces autoroutes, construites rapidement, comportent, en général, deux voies de circulation de 7 m 50, séparées par un terre-plein de 3 à 4 mètres. La plupart de ces chaussées, qui ont supporté tout le trafic militaire de la guerre et ont maintenant de 20 à 25 ans d'âge, sont déformées et la plupart ont été ou sont l'objet de travaux de réfection et de réparation importants. Cependant leur longévité et leur résistance apparaissent remarquables.

De 1945 à 1955, l'effort en matière de construction d'autoroutes a été minime, l'essentiel des crédits étant absorbés par la réfection des ouvrages détruits et des chaussées hors d'usage. Compte tenu de l'ouverture d'environ 150 kilomètres de voies, au cours de ces dix années, le réseau d'autoroutes comprenait donc, en mars 1955, 2.100 kilomètres de chaussées.

##### b) *Le développement des autoroutes depuis 1955 et les plans quadriennaux.*

Depuis 1955, un effort particulier a été entrepris pour développer le réseau d'autoroutes et le porter progressivement à plus de 5.000 kilomètres en 15 ans. La nécessité de disposer, dès le départ, d'un crédit important a conduit le Gouvernement à employer un procédé original de financement que l'on a appelé « l'emprunt sans péage ». En effet, un établissement spécialisé dans les investissements des travaux publics, l'O. F. F. A., a été autorisé à emprunter 1.830 millions de deutschmarks et à répartir cette somme aux « Länder » pour la construction des autoroutes. Cette avance est remboursée par le Gouvernement à la société par un versement annuel de base de 125 millions auquel s'ajoute un supplément, fonction de l'état d'avancement des travaux. Ce versement à l'O. F. F. A. doit, en principe, prendre fin en 1969.

Le montant des dépenses consacrées aux autoroutes a été de 1.500 millions de D.M. de 1955 à 1958 et de 3.200 millions de 1959 à 1962. D'autre part, les crédits prévus au titre du 2<sup>e</sup> plan (1963-1966) sont évalués à 4.600 millions, soit dans notre monnaie :

1.800 millions de francs de 1955 à 1958 ;  
 3.900 millions de francs de 1959 à 1962,  
 et 5.600 de 1963 à 1966.

En ce qui concerne l'emploi de ces crédits, la direction des routes estime que 95 % va à la construction des voies nouvelles et 5 % à l'entretien et à la réfection du réseau existant.

Sur ces bases, le coût moyen de construction des autoroutes peut être évalué à 3 millions de D. M. par kilomètre, soit 3,6 millions de NF, mais il est naturellement beaucoup plus élevé dans les régions urbaines.

Le rythme des réalisations s'établit comme suit de 1955 à 1970 :

	Kilomètres.
En service au 1 <sup>er</sup> avril 1955.....	2.109
Ouvertures de 1955 à 1958.....	294
Ouvertures de 1959 à 1962 (1 <sup>er</sup> plan).....	606
	<hr/>
Réseau actuel en service.....	3.009
Ouvertures prévues en 1963.....	106
Ouvertures prévues en 1964.....	160
Ouvertures prévues en 1965.....	373
Ouvertures prévues en 1966.....	411
	<hr/>
En service fin 1966.....	4.059
Mise en service de 1967 à 1970.....	1.061
	<hr/>
Réseau ouvert en 1970.....	5.120

Les principales liaisons nouvelles réalisées depuis 1955 sont Hambourg-Kassel et Karlsruhe-Bâle, établissant un axe continu de la Mer du Nord à la frontière suisse, Dortmund-Cologne-Aix-la-Chapelle et Francfort-Wurzburg.

En 1966, les travaux en cours établiront les liaisons directes entre Nuremberg et Wurzburg, Brême et Hanovre, la Ruhr et la Hollande.

Enfin, en 1970, des autoroutes relieront entre elles toutes les grandes agglomérations de la République fédérale.

Notons, en terminant, que les Allemands construisent également des « routes rapides » à trois ou quatre voies de circulation

sans croisement mais à une seule chaussée, qui ne sont pas recensées comme autoroutes, bien que leurs caractéristiques en soient très voisines. C'est le cas, en particulier, de la route Duisbourg—Unna dans la Ruhr et des voies en construction le long des deux rives du Rhin destinées à soulager les liaisons trop encombrées entre la Ruhr, Cologne et Francfort.

#### CONCLUSION

Pays hautement industrialisé, avec une densité de population qui approche 300 habitants par kilomètre carré, possédant en outre un grand nombre de centres urbains importants répartis sur son territoire, l'Allemagne fédérale doit faire face sur l'ensemble de ces moyens de communication à un trafic particulièrement élevé sur un réseau réduit de moitié par rapport à l'avant-guerre. Nous avons d'ailleurs pu constater que, très souvent, le point de saturation était pratiquement atteint avec, par exemple, plus de 20.000 véhicules/jour de moyenne annuelle sur le trajet Karlsruhe—Francfort.

Il était donc d'une impérieuse nécessité de compléter un réseau d'autoroutes déjà développé tout en améliorant la possibilité de diffusion de la circulation par une modernisation du réseau routier classique.

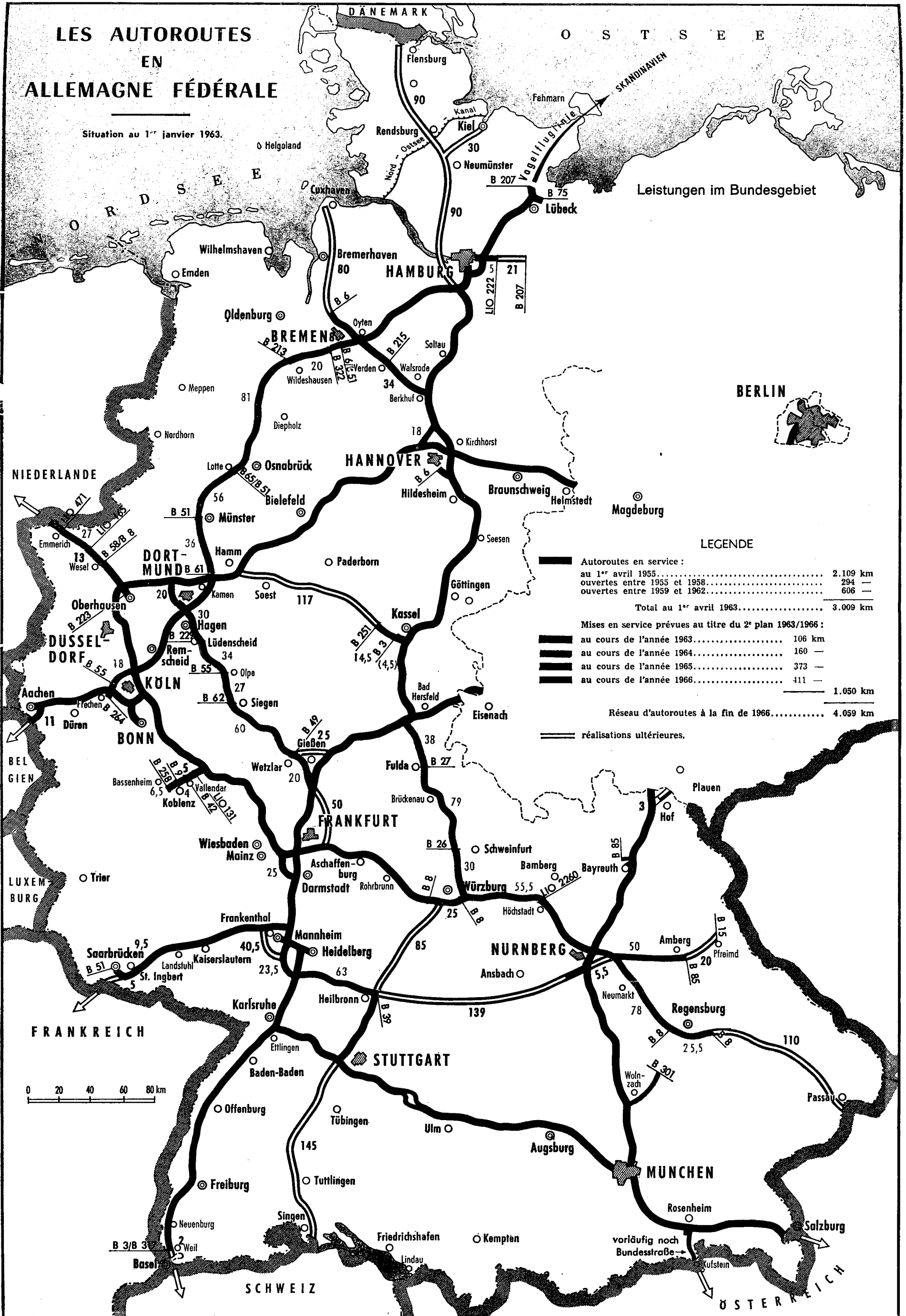
L'effort consenti dans ce but par nos voisins d'outre-Rhin apparaît à la hauteur de ces besoins. Mais, s'il est remarquable par son volume, il l'est plus encore par les méthodes de financement employées. En effet, en dépit de l'importance des dépenses à engager, la République fédérale a renoncé au double procédé, si tentant et hélas ! si employé, de verser le produit des taxes sur la circulation au budget général et de faire payer une deuxième fois aux usagers l'infrastructure en instituant un péage sur les voies nouvelles... Au contraire, la loi de 1960 a abouti, comme nous l'avons montré, à l'affectation à la route de l'essentiel des taxes frappant les véhicules ou le carburant, soit approximativement : 4,2 millions de D. M. sur 5,6 en 1962.

Mais en dépit de cette indexation sur le trafic garantissant des ressources croissantes, le Gouvernement fédéral pense que les crédits seront insuffisants pour doter le pays d'une infrastructure routière convenable et il estime qu'il sera nécessaire de recourir de nouveau à un emprunt gagé sur les ressources affectées.



# LES AUTOROUTES EN ALLEMAGNE FÉDÉRALE

Situation au 1<sup>er</sup> janvier 1963.



Leistungen im Bundesgebiet

BERLIN

## LEGENDE

<b>Autoroutes en service :</b>		
au 1 <sup>er</sup> avril 1955.....	2.109 km	
ouvertes entre 1955 et 1958.....	294 —	
ouvertes entre 1959 et 1962.....	606 —	
<b>Total au 1<sup>er</sup> avril 1963.....</b>	<b>3.009 km</b>	
<b>Mises en service prévues au titre du 2<sup>e</sup> plan 1963/1966 :</b>		
au cours de l'année 1963.....	106 km	
au cours de l'année 1964.....	160 —	
au cours de l'année 1965.....	373 —	
au cours de l'année 1966.....	411 —	
	<b>1.050 km</b>	
<b>Réseau d'autoroutes à la fin de 1966.....</b>	<b>4.059 km</b>	
==== réalisations ultérieures.		

0 20 40 60 80 km

#### IV. — Les autoroutes en France.

##### 1° L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE, LE PARC ET LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Pour une superficie de 550.000 km<sup>2</sup> et une population de 47 millions d'habitants, la France dispose, aujourd'hui, du réseau routier suivant :

	Kilomètres.
Autoroutes .....	240
Routes nationales.....	80.800
Routes départementales.....	280.000
Routes communales.....	311.000
Voies urbaines.....	45.000
	<hr/>
Total .....	717.040

Ce chiffre ne tient pas compte des 300.000 km de voies communales non encore classées.

La densité routière au km<sup>2</sup> : 1,3 (ou 1,8 en tenant compte de toutes les chaussées), est donc particulièrement élevée.

En ce qui concerne les caractéristiques de ces routes, 20.000 km d'entre elles ont une largeur égale ou supérieure à 7 mètres et plus de 2.000 possèdent trois voies de circulation.

La quasi-totalité du réseau principal et secondaire est revêtue.

Indiquons, enfin, que sur 5.943 km d'itinéraires classés internationaux, 3.401 sont considérés comme « normalisés ».

Le *parc automobile français* de véhicules à quatre roues se décompose, pour sa part, comme suit :

Voitures particulières et commerciales..	6.700.000
Véhicules utilitaires.....	1.639.000
Autobus et autocars.....	41.500
	<hr/>
Total .....	8.380.500

La France possède donc aujourd'hui un parc de voitures légères équivalent à celui de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne, mais il est intéressant de noter que notre pays possède, à lui seul, à peu près autant de camionnettes et de camions que toutes les autres nations du Marché commun réunies.

En ce qui concerne le taux de motorisation, il est de 1 voiture pour 6 habitants ou 1 pour 7 si l'on ne tient pas compte des « poids lourds ».

Le *trafic routier* n'est pas en rapport avec les chiffres précédents. Il peut, en effet, être évalué sur la base de la consommation de carburant en 1962, à 80 milliards de véhicules/km dont 60 pour les automobiles particulières.

Ainsi, la voiture légère française ne parcourt que 9.500 km par an en moyenne contre 18.500 pour l'allemande et 17.000 pour l'italienne, tandis que nos camions beaucoup plus nombreux que dans les pays voisins assurent cependant un trafic « marchandise » inférieur (1).

Quant à la répartition de la circulation, on estime en général que les voies urbaines en supportent un quart et les voies nationales la moitié.

Les comptages effectués en 1960 indiquent, d'autre part, que 3.000 km de routes ont un trafic égal ou supérieur à 6.000 véhicules/jour.

Enfin, le fait le plus marquant ( et qui distingue notre pays de ses voisins) est la polarisation de l'activité routière dans la région parisienne et autour de la capitale (25 % du total) et sur certains grands axes tels que Paris—Lyon—Marseille—Nice.

## 2° NOTRE POLITIQUE ROUTIÈRE JUSQU'EN 1952

Nous pouvons dire que, jusqu'en 1952, aucun effort vraiment coordonné ne fut effectué pour moderniser le réseau et l'adapter à l'accroissement de la circulation automobile qui se manifestait déjà depuis plusieurs années.

Il faut bien reconnaître, d'ailleurs, que le développement exceptionnel de nos routes et leur gabarit avaient permis, jusque-là, un écoulement à peu près normal de la circulation.

## 3° CRÉATION DU FONDS ROUTIER

### ET PREMIERS EFFORTS DE MODERNISATION DE 1952 A 1960

A la fin de 1951, à l'occasion d'une nouvelle hausse de la taxe sur les carburants, le Parlement obtient du Gouvernement la création d'un compte spécial du Trésor destiné à la modernisation des routes, alimenté par un prélèvement de 22 % sur le produit

(1) La moitié du trafic est effectué par les 110.000 véhicules appartenant aux transporteurs publics.

de la taxe sur les carburants : le Fonds Spécial d'Investissement Routier (F. S. I. R.).

Malheureusement, les difficultés financières de la France au cours des années qui suivirent amenèrent les Gouvernements successifs à réduire à partir de 1957, et de manière très importante, les dotations de ce Fonds et même à mettre en cause son existence.

C'est dans ces conditions très précaires que furent réalisés à 50 % environ les deux premiers plans quinquennaux routiers 1952-1956 et 1957-1961.

En ce qui concerne les autoroutes, les travaux entrepris durant cette période permirent la réalisation des voies suivantes :

- branches Aix et Salon de l'autoroute de Marseille (1953) ;
- section Lille—Carvin de l'autoroute Sud de Lille (1954) ;
- autoroute Sud de Paris (1960) ;
- autoroute Esterel—Côte d'Azur (1961) construite sur fonds particuliers avec une participation de l'Etat de 28 %.

D'autre part, un plan relatif à la construction de 1.750 km d'autoroutes nouvelles à la cadence de 100 km par an fut élaboré en 1955 et reçut l'approbation de principe du Gouvernement mais, une fois de plus, les difficultés financières et les événements politiques rendirent vain ce deuxième effort de planification.

#### 4° LA MODERNISATION DU RÉSEAU ET LA CONSTRUCTION DES AUTOROUTES DEPUIS 1960

Le plan de rénovation du réseau routier, dit plan de 15 ans, approuvé en 1960, prévoyait la modernisation de 15.500 km de routes et la construction de 3.324 km d'autoroutes, dont 1.835 km à réaliser en première urgence avant 1975.

Les voies à construire à ce titre se présentent comme suit :

##### *Première urgence :*

Paris—Lille avec bretelle vers Valenciennes et Bruxelles.

Paris—Normandie (Pont-l'Evêque).

Paris—Chartres.

Paris—Lyon—Marseille.

Thionville—Lunéville (et raccordement de Metz avec la Sarre).

Autoroute d'Alsace.

Bordeaux—Langon.

Biarritz—frontière espagnole.

Lyon—Bourgoin.

*Deuxième urgence :*

Chartres—Le Mans.  
 Chartres—Tours.  
 Dijon—Chagny.  
 Montbéliard—Belfort.  
 Orange—Narbonne.  
 Bourgoin—Chambéry.  
 Lille—Dunkerque.

*Troisième urgence :*

Tours—Poitiers.  
 Langres—Dijon.  
 Langon—Toulouse—Narbonne.  
 Cassel—Calais.  
 Aix-en-Provence—Puget-sur-Argens.  
 Saint-Julien—Annecy—Chambéry—Grenoble.

D'autre part, le Gouvernement a pris, en 1962, la décision d'accélérer les travaux de construction de ces autoroutes dont les mises en service pourraient intervenir à la cadence suivante :

1963 : 107 kilomètres.

1964 : 140 kilomètres.

A partir de 1965 : 175 km (au lieu des 135 prévus).

Dans ces conditions, le kilométrage total des voies ouvertes à la circulation évoluerait comme suit :

Au 1 <sup>er</sup> janvier 1964 .....	347 kilomètres.
— 1965 .....	487 —
— 1966 .....	662 —
En 1972.....	1.835 —
En 1980.....	3.500 —

5° CARACTÉRISTIQUES ET COÛT  
 DE CONSTRUCTION DES AUTOROUTES

Les caractéristiques des autoroutes en chantier ou projetées ont été définies par une circulaire du 1<sup>er</sup> mars 1962. Sans rentrer dans les détails, disons que les voies nouvelles sont prévues pour un débit maximal horaire de 1.200 véhicules par bande de circulation, à une vitesse maximale de base de 140 km à l'heure.

Pour obtenir ces résultats, les principales caractéristiques suivantes ont été retenues :

Pente maximale : 4 %.

Rayon maximal des courbes : 650 mètres.

Largeur totale de la plate-forme : 34 mètres (deux chaussées de 7 mètres + un terre-plein central de 12 mètres + deux bandes de stationnement de 3 mètres + deux bordures de 1 mètre).

Ces normes, comme les cotes des ouvrages d'art de franchissement, *permettent dans tous les cas la transformation des autoroutes à deux voies en autoroutes à trois voies unidirectionnelles.*

De plus, pour les autoroutes à deux voies, dans tous les cas où la pente est supérieure à 2,5 %, un élargissement est prévu pour faciliter le dépassement des camions.

Le coût des autoroutes est naturellement très différent suivant qu'il s'agit de voies de dégagement ou de liaison. Dans le premier cas, la dépense peut atteindre ou même dépasser 5 millions de francs par kilomètre ; dans le second cas, elle est de l'ordre de 3 à 3,5 millions de francs.

#### 6° FINANCEMENT DES AUTOROUTES

Le coût particulièrement élevé de construction de telles voies a amené le Gouvernement à faire appel à plusieurs sources de financement.

Le tableau suivant montre comment le problème a été résolu en 1962 et 1963 (crédits de paiement en millions de francs).

	FONDS ROUTIER	BUDGET	EMPRUNT	TOTAL
1962 .....	230	0	18	248
1963 .....	167	100	133	400

*A partir de 1965, le crédit consacré annuellement aux autoroutes devra être de l'ordre de 600 millions de francs.*

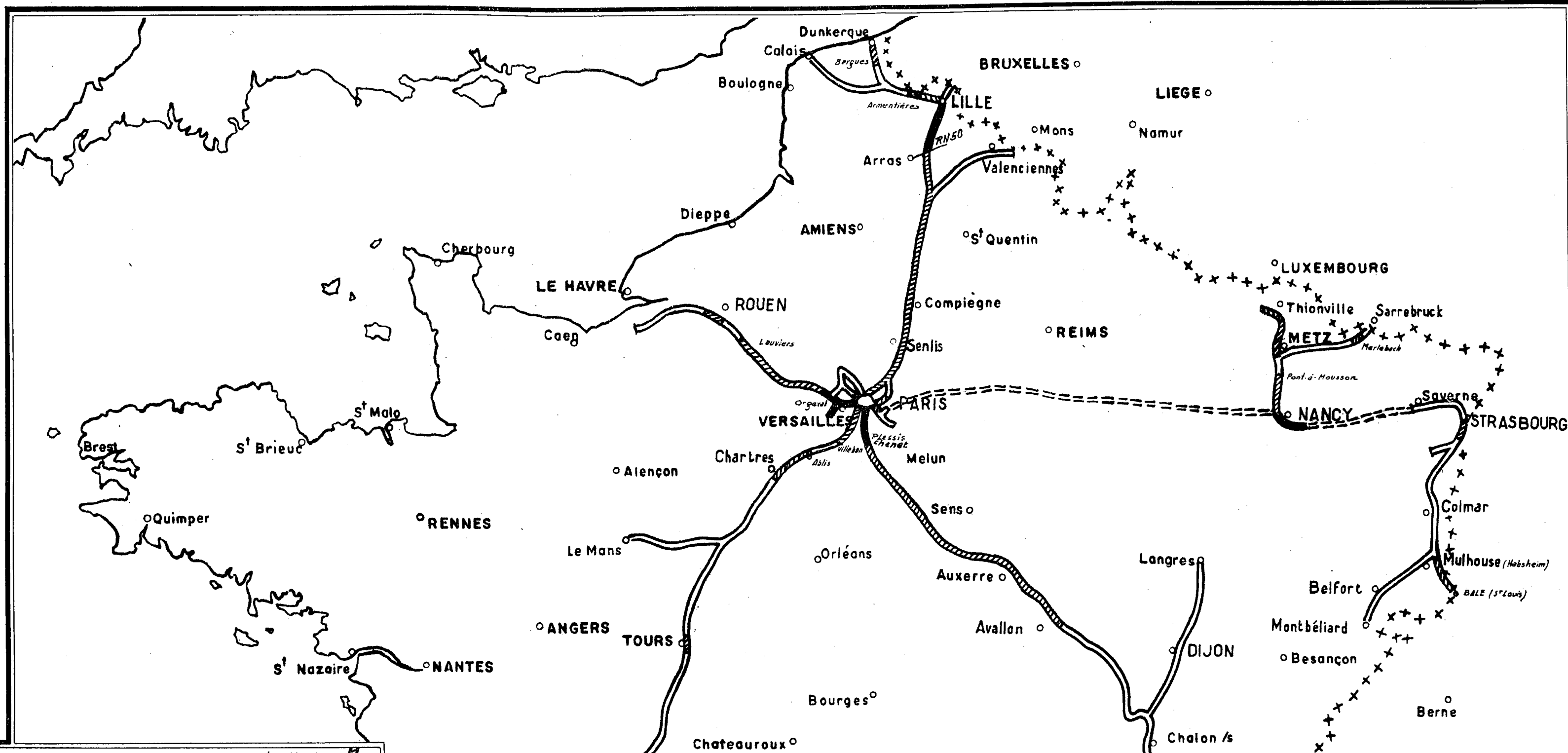
Ces dotations s'appliquent en totalité aux autoroutes construites par l'Etat et dans une proportion de 25 % environ à celles qui sont concédées à des sociétés d'économie mixte telles que Vienne—Valence et Metz—Thionville.

## 7° AUTOROUTES LIBRES ET AUTOROUTES A PÉAGE

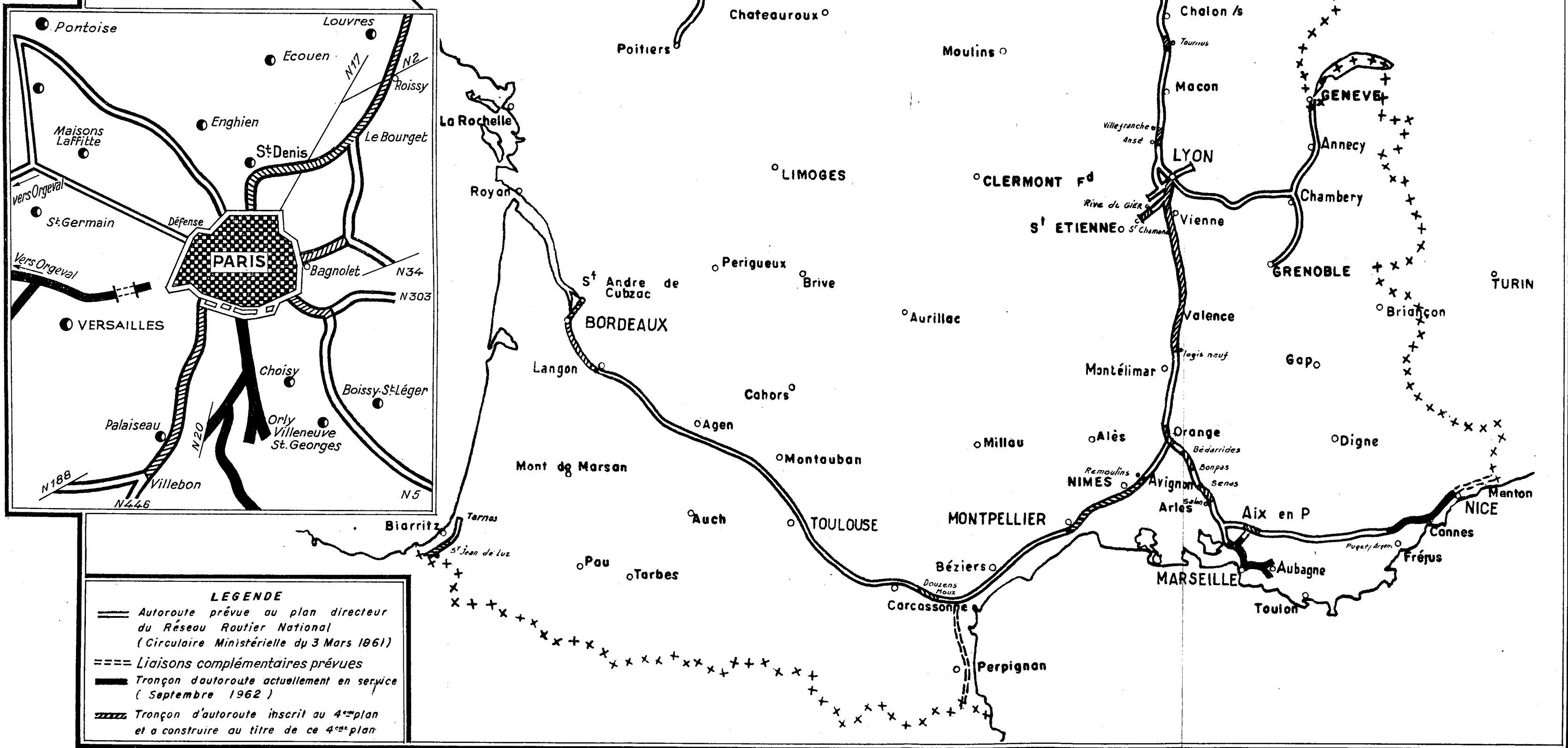
La règle générale adoptée prévoit que les autoroutes dites de dégagement seront libres tandis que l'utilisation des voies de liaison sera soumise à un péage dont le taux n'est pas encore fixé mais pourrait être de 0,10 F par kilomètre.

Nous pensons utile de signaler, à ce propos, que la dépense supplémentaire résultant de la nécessité de construire des portes d'accès et d'entretenir du personnel de perception est d'environ 15 % du coût de construction. Face à cette surcharge, il est difficile d'évaluer le rendement du péage mais, outre qu'il ne s'applique pas aux voies de dégagement dont la construction est à la fois plus urgente et plus onéreuse, il est certain que la bonne qualité du réseau ne permettra pas de le fixer à un taux très élevé sous peine de provoquer une notable évasion du trafic vers les voies parallèles.

PROGRAMME AUTOROUTIER INSCRIT AU 4<sup>ème</sup> PLAN (1962-1965)  
et découlant des décisions du Conseil Interministériel du 9 Août 1962







( Edition Septembre 1962 )

**V. — Observations et conclusions de la délégation  
concernant les autoroutes.**

Bien que nous connaissions le caractère discutable et peu probant de certaines comparaisons, nous pensons utile de rapprocher tout d'abord quelques chiffres relatifs aux crédits consacrés aux routes nationales, à la situation actuelle des autoroutes et à leur cadence annuelle de mise en service, enfin aux ressources fiscales que le Gouvernement retire de l'activité automobile.

Ces renseignements sont rassemblés dans le tableau suivant (chiffres en millions de francs) :

PAYS	CREDITS budgétaires consacrés au réseau national en 1962.	PRODUIT de la fiscalité routière en 1962.	RESEAU d'autoroutes au 1-1-1963.	CADENCE moyenne des réalisations nouvelles 1963-1966.  Kilomètres.
France .....	720 (1)	7.820	240	150
Italie .....	1.100	5.200	1.354	300 à 350
Allemagne .....	4.000	7.680	3.009	260
Autriche .....	480	650	230	40 à 50

(1) Crédits de paiement non compris les emprunts.

Les chiffres ci-dessus appellent quelques commentaires.

En premier lieu, et contrairement à ce qui est souvent affirmé, le montant des impôts qui frappent l'automobile est sensiblement le même dans les différents pays énumérés, eu égard à l'importance du parc de chacun.

La différence vient de la répartition des charges. C'est ainsi que l'impôt sur l'essence représente en France la source d'imposition essentielle alors qu'en Allemagne, par exemple, la taxe à la possession intervient pour près de 25 % du total.

En second lieu, les crédits budgétaires figurant dans ce tableau ne traduisent qu'en partie l'effort financier de certains pays comme l'Italie, qui font largement appel à l'emprunt ; mais nous avons

voulu montrer que plusieurs nations comme l'Allemagne et l'Autriche consacrent à la route une part très importante des sommes qu'elles retirent de son activité tandis que d'autres, telles que la France, suivent une politique toute différente.

Ces réserves faites, nous pensons nécessaires de rappeler ici les raisons qui militent en faveur de la création d'un réseau d'autoroutes sur le plan général et en ce qui concerne notre pays. Nous exposerons ensuite quelques formules qui pourraient, à notre avis, nous permettre de rattraper notre retard dans des délais beaucoup plus rapides que ceux actuellement prévus.

L'augmentation de la circulation automobile est un fait si marquant qu'il est possible d'en constater les effets presque au jour le jour.

Cet accroissement annuel, supérieur à 10 % chez nous, à 20 % chez certains de nos voisins, entraîne un engorgement progressif du réseau principal et une augmentation parallèle du nombre des accidents. C'est donc dans la double perspective d'une accélération du trafic et de l'augmentation de la sécurité que se situe, à notre avis, le problème des autoroutes.

En ce qui concerne l'écoulement du trafic, on admet en général que la capacité horaire d'une route de 7 mètres de large se situe en rase campagne, aux environs de 800 véhicules, alors qu'une autoroute peut en débiter 3.000 et plus. En pratique, et compte tenu des carrefours et des étranglements divers, une autoroute à quatre voies livre passage à un courant six à sept fois plus important qu'une bonne route nationale de type classique, la proportion passant de 1 à 10 pour les autoroutes à six voies.

Sur ces bases, nous pouvons dire qu'en France 2.000 kilomètres de routes présentent, dès aujourd'hui, des caractéristiques de circulation telles qu'elles devraient être des autoroutes.

Ces 2.000 kilomètres de liaisons, représentant en quelque sorte notre retard technique actuel, sont d'ailleurs précisément celles dont la transformation en autoroutes avait été décidée dans le plan approuvé, mais non financé, de 1955.

Si l'on considère maintenant la circulation prévue pour 1970, ce n'est plus de 2.000 mais de 3.000 kilomètres d'autoroutes dont la France devrait disposer pour un écoulement normal du trafic routier national et international.

Mais l'autoroute n'est pas seulement destinée à faciliter la circulation actuelle ou prévisionnelle. L'expérience que nous venons de vivre nous a montré qu'elle était également génératrice de trafic par la réduction des durées et des coûts de transport qu'elle procure. *A contrario*, et là malheureusement nous parlons pour la France, son absence entraîne déjà une réduction de l'activité automobile nationale et risque d'écarter les touristes étrangers dont le courant principal, des pays du Nord vers la Méditerranée, aura tendance à passer à l'Est de notre territoire.

Dans l'immédiat la carence de notre infrastructure routière a comme incidence directe de réduire de plus d'un milliard de francs le montant du produit de la taxe sur les carburants, privant ainsi le Trésor d'une partie des ressources qu'il prétend économiser (1).

Enfin, en dehors de ces considérations économiques, et peut-être plus encore que celles-ci, il convient de rappeler que l'autoroute améliore notablement la sécurité en réduisant de 3 à 1 en moyenne le taux d'accidents par véhicule/km, à condition évidemment que le trafic reste dans les limites pour lesquelles la voie a été conçue. Une circulation intense et rapide sur une chaussée trop étroite, comme c'est souvent le cas en Allemagne, peut, en effet, se révéler particulièrement meurtrière.

Ainsi, nous pensons l'avoir montré, il nous faut construire des autoroutes et le faire à une cadence accélérée, compte tenu de la densité actuelle de notre circulation, de son augmentation prévisible et du retard que nous avons pris par rapport à nos voisins européens. La France, remarquablement placée pour être une plaque tournante de la circulation européenne et qui constitue une voie de passage obligée vers la péninsule ibérique, ne doit pas gâcher, par ailleurs, les chances que lui donne dans ce domaine le meilleur réseau routier de diffusion qui soit au monde.

Ici, donc, se posent à nous deux questions : que devons-nous faire et comment le faire ?

A la première interrogation, on peut répondre tout de suite qu'il nous faudrait entreprendre la construction de 300 kilomètres d'autoroutes par an et que nous disposons des cadres administratifs et des moyens industriels suffisants pour parvenir à une telle cadence dans un délai de trois ans, c'est-à-dire à partir de 1966. Seul un tel programme nous permettrait, en effet, de disposer dès 1970 des voies de dégagement et de liaison indispensables.

---

(1) Cf, à ce sujet, la question écrite n° 3654 posée par M. Tomasini, député, le 25 juin 1963.

La deuxième question pose le problème du financement et, là, trois solutions peuvent être envisagées : le financement direct par crédit budgétaire annuel, l'emprunt gagé par le péage ou l'emprunt, encore, mais sans péage, basé sur une part des ressources que l'Etat retire chaque année de la route.

La première formule présente, il faut bien le reconnaître, le sérieux inconvénient d'obérer assez lourdement les finances de l'Etat.

Les crédits à prévoir seraient, en effet, de l'ordre de 1 à 1,2 milliard par an, venant s'ajouter à la lourde charge que représentent l'entretien et la modernisation de l'ensemble de la voirie.

D'autre part, il apparaît normal d'étaler dans le temps le coût de construction d'une infrastructure dont la durée d'utilisation sans réfection majeure peut être estimée à vingt-cinq ou trente ans.

Quant à la formule du péage, nous y faisons plusieurs objections. Tout d'abord, et dans l'immédiat, la construction d'une voie à péage entraîne un surcroît de dépenses qui peut être estimé à 15 % si l'on tient compte du coût des travaux et de la capitalisation des frais d'administration et de gestion. D'autre part, le péage constituerait une charge supplémentaire pour les automobilistes déjà les plus imposés du monde. En outre, le rendement de ce nouvel impôt sur la circulation paraît assez problématique dans un pays où la bonne qualité des grandes routes empêchera de fixer le péage à un taux aussi élevé qu'ailleurs sous peine de provoquer une évasion du trafic, préjudiciable à la rentabilité même de l'entreprise.

Enfin, les ressources retirées du péage ne sauraient s'appliquer aux voies de dégagement qui sont, précisément, à la fois les plus coûteuses et les plus urgentes.

Reste donc la troisième formule, celle de l'emprunt gagé sur les ressources budgétaires, solution adoptée notamment par les gouvernements allemand et belge, et que l'on a appelé, avec à-propos, l'emprunt sans péage. Cette solution, préconisée par l'Union routière, nous apparaît possible, classique et, en quelque sorte, morale.

Le seul produit des différentes taxes sur les carburants s'est élevé, en effet, en 1962, à 6.700 millions de francs. Le service de dix emprunts routiers annuels de l'ordre de 800 millions de francs absorberait donc une part infime de cette ressource fiscale, part, en tout cas, inférieure à son accroissement annuel.

En second lieu, la formule proposée n'est en rien révolutionnaire, elle s'apparente à celle des emprunts P. T. T. ou E. D. F. dont le service est assuré pratiquement par le Trésor, c'est-à-dire en définitive par l'impôt.

Enfin, il apparaît « moral » que l'automobiliste français, qui paie en moyenne 1.000 francs par an de taxes, profite, au moins partiellement, de la charge exceptionnelle qui le frappe.

En terminant, nous voudrions dire un mot du choix des liaisons à transformer en autoroutes. Il est, certes, normal de donner la priorité aux routes actuellement surchargées, mais nous constatons que cette méthode conduit à construire des autoroutes dont le tracé double le réseau centralisé de la S. N. C. F. La création de voies nouvelles ne pourrait-elle pas être, au contraire, l'occasion de briser ou du moins d'atténuer cette centralisation en ouvrant des liaisons rapides transversales reliant, par exemple, Genève et Lyon à Bordeaux ou le Nord à la Basse-Seine.

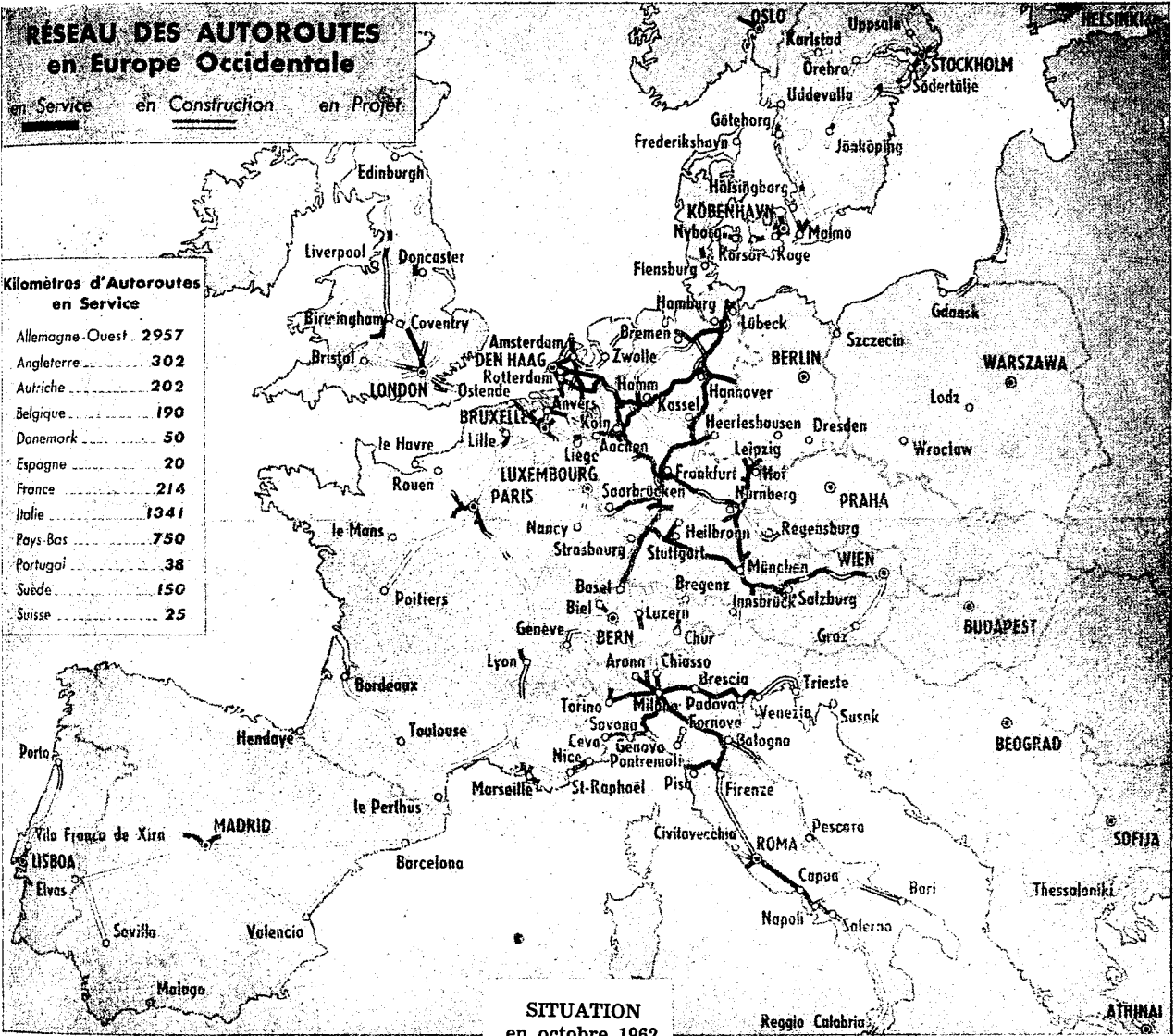
Dans la mesure où les ressources financières le permettraient, il faudrait, à notre avis, faire une part à ces travaux pour mettre fin à l'isolement dont souffrent l'Ouest et le Sud-Ouest de la France. L'exemple de l'Italie qui consacre 40 % des crédits routiers à ses régions sous-développées nous a paru, à cet égard, particulièrement intéressant.

# RÉSEAU DES AUTOROUTES en Europe Occidentale

en Service    en Construction    en Projet

## Kilomètres d'Autoroutes en Service

Allemagne-Ouest	2957
Angleterre	302
Autriche	202
Belgique	190
Danemark	50
Espagne	20
France	214
Italie	1341
Pays-Bas	750
Portugal	38
Suede	150
Suisse	25



SITUATION en octobre 1962.

## DEUXIEME PARTIE

### LES LIAISONS AERIENNES INTERIEURES

#### Introduction.

Si les liaisons aériennes intérieures ont acquis depuis longtemps un développement remarquable aux Etats-Unis, il n'en est pas de même en Europe où elles n'occupent encore qu'une place très modeste à côté de celle du rail et de la route.

Cette différence tient naturellement aux dimensions réduites des Etats européens, mais également à l'impécuniosité relative d'une partie importante de la population et à l'organisation satisfaisante de transports terrestres nettement moins coûteux.

Cependant, depuis une dizaine d'années environ, une évolution sensible se dessine. L'augmentation considérable du nombre des personnalités dirigeantes de l'administration, de l'industrie et du commerce désirant se déplacer rapidement, l'engorgement progressif du réseau routier comme le développement du tourisme ont apporté au transport aérien une clientèle de plus en plus nombreuse de gens pressés pour laquelle le temps gagné compense d'autant plus aisément un supplément de prix que celui-ci entre dans les frais généraux des entreprises pour le compte desquelles ils voyagent.

Mais si nous avons pu constater que tous les pays se préoccupent de ce problème, nous avons dû également reconnaître qu'il était assez difficile d'établir des comparaisons valables entre la France et les pays que nous avons visités, en raison de certaines différences fondamentales tenant, notamment, au caractère en partie insulaire



du territoire italien, à la situation particulière de Berlin et aux faibles dimensions de l'Autriche. Nous nous bornerons donc à situer le transport aérien intérieur dans chacun des Etats traversés en précisant son mode d'exploitation et son évolution.

\*  
\* \*

## I. — Le transport aérien intérieur en Italie.

### 1° SITUATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

Le niveau de vie particulièrement bas de la plus grande partie de ses habitants a constitué jusqu'à ces dernières années un lourd handicap pour le transport aérien italien « domestique » alors que la mauvaise qualité des liaisons ferroviaires et routières et la nécessité d'assurer des liaisons rapides avec la Sicile et la Sardaigne jouaient, au contraire, en faveur de l'avion. Aussi le relèvement du revenu national, particulièrement remarquable depuis cinq ans, s'est-il traduit par une augmentation spectaculaire du trafic des lignes existantes et l'ouverture de nombreuses liaisons complémentaires.

Le tableau suivant donne une idée de l'évolution de l'ensemble de ce trafic au cours de ces six dernières années :

**Trafic des lignes intérieures italiennes.**

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	AUGMENTATION 1962/1957.
Kilomètres parcourus.....	4.571.493	6.656.053	6.928.147	7.775.399	9.513.384	10.918.408	138,84
Passagers transportés.....	181.754	285.081	357.569	463.926	698.793	918.774	405,50
Sièges/km offerts.....	114.413.318	211.317.225	244.074.714	330.892.756	466.239.622	594.419.277	419,53
Passagers/km transportés.....	70.290.266	119.903.085	155.072.826	194.290.870	288.433.395	371.073.094	427,91
Coefficient de remplissage (en pourcentage)...	61,4	56,7	63,5	58,7	61,9	62,4	
Poste (en kilogrammes).....	968.642	1.351.178	1.682.570	2.122.331	2.254.508	2.072.951	114,00
Poste (en tonnes kilométriques).....	440.970	630.177	794.653	927.829	961.891	833.059	88,92
Messageries et journaux (en kilogrammes)....	2.498.991	3.151.493	4.225.558	5.488.376	7.265.643	8.992.847	259,86
Messageries et journaux (en tonnes-kilométriques) .....	1.089.793	1.401.488	1.935.577	2.394.000	2.933.462	3.652.389	235,15
Total des tonnes kilométriques offertes.....	11.677.245	25.396.895	29.240.809	38.331.969	50.922.520	62.087.164	431,69
Total des tonnes kilométriques transportées..	7.576.129	12.160.913	15.817.309	19.704.689	29.854.349	37.882.278	400,02
Coefficient global d'utilisation (en pourcentage) .....	64,9	47,9	54,1	51,4	58,6	61,0	

En ce qui concerne les lignes elles-mêmes, avant d'en dresser un catalogue, il convient de noter qu'une partie d'entre elles et les plus importantes sont des tronçons de liaisons « long courrier ». Cette situation, analogue à celle que nous connaissons en France sur Paris—Nice ou Paris—Marseille, est plus marquée encore dans ce pays où existent, en dehors de la capitale, de nombreux centres urbains de plus de 500.000 habitants.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons distinguer, dans le réseau aérien intérieur actuel, deux principaux centres de rayonnement : Milan et Rome. Autour de ces deux villes divergent les principales lignes suivantes reliant respectivement :

Milan à Turin, Gênes, Vérone, Venise, Trieste, Rimini, Naples, Palerme et Cagliari.

Rome à Milan, Turin, Gênes, Naples, Venise, Florence, Brindisi, Palerme, Catane et Cagliari.

Certaines liaisons ont des fréquences journalières très élevées. C'est le cas, en particulier, de Rome—Milan (12 vols par jour) et de Rome—Naples (5 vols). Il y a, également, 7 services quotidiens entre la péninsule et la Sardaigne et 11 entre le continent et la Sicile. Il existe, en outre, quelques lignes à fréquence hebdomadaire ou bi-hebdomadaire reliant entre eux des centres secondaires, notamment siciliens et sardes.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, *il est difficile de comparer le réseau italien avec celui de la France*, en raison du caractère en partie insulaire du pays et du faible développement de son réseau ferré. Cependant, afin de situer le transport aérien par rapport au rail, nous avons pensé intéressant d'établir un parallèle entre les durées et les coûts des transports pour un certain nombre de liaisons de l'Italie péninsulaire.

Le tableau suivant permet ainsi de se faire une idée des éléments susceptibles d'influencer le choix des usagers :

	DUREE		PRIX (en francs).	
	Par train.	Par avion.	Train (1 <sup>re</sup> classe).	Avion (classe touriste).
Milan—Rome .....	7 h 30	1 h	78,40	120 >
Milan—Naples .....	10 h 30	1 h 15	99,20	168 >
Rome—Brindisi .....	6 h	2 h	75,20	116 >
Rome—Venise .....	6 h	1 h 20	75,20	108 >
Rome—Gênes .....	6 h	1 h 15	63,20	108 >
Rome—Reggio .....	10 h 50	2 h 10	45,60	112 >

N. B. — Les tarifs de transport ferroviaire sont dégressifs ; d'autre part, le coût du kilomètre est nettement plus bas en Italie du Sud et dans les îles.

## 2° EXPLOITATION DES LIGNES AÉRIENNES « DOMESTIQUES »

### a) *Gestion des services.*

En dépit des problèmes particuliers que pose leur exploitation, les lignes aériennes intérieures ne sont pas gérées par une compagnie particulière mais par la société « Alitalia » qui a pratiquement le monopole des lignes aériennes nationales et internationales.

### b) *Politique tarifaire.*

Si l'exploitation des services « domestiques » n'est pas individualisée, les tarifs pratiqués sont très différents de ceux qui s'appliquent au secteur international. En effet, alors que le coût du passager/km est de l'ordre de 38 liras pour les liaisons avec l'étranger, les tarifs imposés dans ce domaine par le Gouvernement sont abaissés jusqu'à 14,97 liras pour certaines lignes desservant les régions pauvres. Ce système d'aide indirecte au « Mezzogiorno », analogue à la tarification dégressive et différenciée du secteur ferroviaire, se traduit naturellement pour Alitalia par un déficit d'exploitation important, comblé pour l'essentiel par l'Etat et, dans une très faible proportion, par quelques grandes villes (1).

(1) 600 millions de liras environ par an, dont 500 fournis par l'Etat.

c) *Le matériel utilisé.*

La qualité du matériel utilisé varie suivant l'importance des liaisons et les exigences correspondantes de la clientèle. Sur les lignes à caractère international comme Milan—Rome—Naples, la plus grande partie des services sont assurés par la « Caravelle ». On trouve ailleurs des Viscount, puis des DC 4 et DC 3. Les experts aériens italiens estiment qu'il n'existe pas encore sur le marché mondial d'appareils parfaitement adaptés techniquement et financièrement au transport de masse à courte distance. En attendant la mise au point souhaitable d'une telle machine, Alitalia se contente d'exploiter des avions amortis, susceptibles d'utiliser des pistes de 1.000 à 1.500 mètres.

CONCLUSION

En raison de la position assez centrale de l'Italie en Europe et contrairement à ce qui s'est passé en France où la vocation internationale et africaine d'Air-France a orienté et en quelque sorte spécialisé cette compagnie dans le trafic long courrier, la société « Alitalia », dont l'expansion est beaucoup plus récente, a développé parallèlement ses services extérieurs et intérieurs. Cependant, le développement très rapide de ces derniers et les problèmes particuliers qui s'y attachent, conduisent à des différences très sensibles d'exploitation et de gestion.

Sur le secteur international, Alitalia est liée, au point de vue des tarifs et des ouvertures de lignes, par les décisions des organismes aériens mondiaux ou les accords passés avec l'étranger. Elle est susceptible d'être demain intimement liée à Air-Union. Au contraire, sur le plan domestique, la grande compagnie italienne est étroitement soumise aux décisions gouvernementales et son rôle ne peut être dissocié de celui des chemins de fer, de la route ou du transport maritime. Le caractère de « service public » du transport aérien intérieur contribuera donc à accentuer le caractère original de cette activité s'il n'amène pas le Gouvernement italien à lui donner une structure autonome.

## II. — Le transport aérien intérieur en Autriche.

Malgré les faibles dimensions du territoire autrichien, les liaisons par voie ferrée y sont lentes et difficiles en raison du caractère montagneux de l'ensemble du pays. Aussi le Gouvernement a-t-il décidé de créer à partir de cette année un certain nombre de lignes aériennes « domestiques » propres à assurer, du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre, des relations rapides entre Vienne et certaines capitales provinciales comme Graz, Klagenfurt, Salzbourg et Innsbruck.

La fréquence de ces relations est variable selon les lignes considérées ; c'est ainsi que le vol Vienne—Salzbourg—Innsbruck est assuré deux fois par jour dans chaque direction ; Vienne—Graz—Klagenfurt une fois par jour, et Klagenfurt—Innsbruck seulement trois fois par semaine (mardi, vendredi, dimanche).

Les appareils affectés à ce trafic sont au nombre de trois, dont deux du type DC 3 et le dernier du type Vickers-Viscount 837. Ils sont capables de transporter vingt-huit passagers et 2,6 tonnes de fret. Leur équipage comprend deux pilotes et une hôtesse. Les prix des divers parcours sont consignés dans le tableau suivant où le coût correspondant du billet de chemin de fer en première classe a été indiqué entre parenthèses :

Graz—Innsbruck (via Klagenfurt).....	72 F	(47 F).
Graz—Klagenfurt .....	25 F	(25 F).
Innsbruck—Klagenfurt .....	47 F	(35 F).
Innsbruck—Salzbourg .....	32 F	(28 F).
Vienne—Innsbruck.....	75 F	(59 F).
Vienne—Klagenfurt .....	47 F	(36 F).
Vienne—Salzbourg .....	54 F	(24 F).
Vienne—Graz .....	33 F	(24 F).

Ces tarifs aériens, qui comptent parmi les plus faibles en Europe, s'entendent pour la classe touriste, la seule qui soit d'ailleurs aménagée à bord des avions en cause. Il n'est prévu aucune réduction en faveur des billets aller et retour, mais des avantages sont consentis aux enfants, groupes de jeunes et classes scolaires. Chaque voyageur a droit à un poids maximum de bagages à main, au-delà duquel il est tenu d'acquitter un supplément.

Sur la base d'un coefficient de remplissage moyen de 56 %, le déficit de l'exploitation de ces liaisons intérieures ressortirait à 1,8 millions de francs par exercice : il sera supporté à charges égales par la Compagnie A. U. A. elle-même et par les municipalités des villes intéressées.

Les billets valables pour le trafic intérieur peuvent être combinés avec des billets de lignes internationales, en sorte que rien ne s'oppose, par exemple, à l'établissement d'un billet unique Graz—Paris, via Vienne.

Les vols sont effectués à basse altitude (entre 1.000 et 2.200 mètres), permettant aux passagers d'admirer la beauté des sites et d'observer les curiosités du paysage.

Le gain de temps réalisé pour chaque parcours s'établit comme suit :

	Par le train.	Par avion.
Vienne—Salzbourg .....	4 heures	0 h 55
Salzbourg—Innsbruck .....	4 heures	0 h 35
Vienne—Graz .....	3 h 15	0 h 50
Graz—Klagenfurt .....	3 h 25	0 h 35

On voit que l'avantage procuré par l'avion est remarquable puisqu'il met tous les points du territoire autrichien à moins d'une heure et demie de la capitale.

En dehors de ces lignes saisonnières, la Compagnie A. U. A. a étudié, à l'exemple de la Suisse, l'éventualité de liaisons mixtes avion-hélicoptère pour la desserte des stations de sports d'hiver du Tyrol et du Vorarlberg. Elle est parvenue à la conclusion que la clientèle de ces stations n'était pas suffisamment fortunée pour garantir la rentabilité d'une telle innovation. D'ailleurs, quelques initiatives privées d'origine hôtelière, inspirées par la même idée, ont abouti rapidement à un échec.

Indiquons, en outre, que, suivant les prévisions des techniciens autrichiens, la clientèle serait composée à 80 % par des touristes et à 20 % par des hommes d'affaires.

Enfin, comme nous l'avons vu en Italie, les grands centres de province sont reliés directement à l'étranger : Salzbourg et Innsbruck à Londres, Klagenfurt à Francfort, Innsbruck à Zurich.

L'Autriche, handicapée par l'existence d'une capitale aux proportions démesurées, cherche ainsi à favoriser la décentralisation du pays.

\*  
\* \*

Nous avons été surpris de l'intérêt que l'Autriche portait aux liaisons aériennes intérieures et des sacrifices financiers qu'elle acceptait de faire pour favoriser le développement d'une telle activité. L'exemple de ce pays nous a cependant montré tout l'intérêt que présente l'avion pour un Etat longtemps gêné dans son développement commercial et touristique par son relief tourmenté.

La prise en charge de la moitié du déficit par la Compagnie nationale, donc en définitive par l'Etat, constitue d'autre part une formule plus généreuse que la nôtre pour les centres de province.



### III. — Le transport aérien intérieur en Allemagne fédérale.

#### 1° SITUATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

Comme nous l'avons indiqué précédemment, la situation de la République fédérale dans le domaine aérien est très particulière, en raison de la situation de Berlin-Ouest, isolé du reste du territoire, et du fait que les compagnies aériennes étrangères seules habilitées à desservir la capitale sont autorisées à effectuer du trafic de cabotage entre les principaux centres du pays.

Il est dans ces conditions difficile d'établir une différence entre ce qui peut être considéré comme du trafic « domestique » et le simple transit. D'autre part, l'existence de liaisons directes entre de nombreux centres de province et les principales villes d'Europe, et même d'Amérique, réduit dans une certaine mesure l'intérêt présenté par les services intérieurs.

Ces réserves faites, la République fédérale apparaît, au premier regard sur une carte, sillonnée par un réseau très dense de lignes aériennes qui relient entre elles avec des fréquences élevées toutes les grandes cités du pays, même si elles sont très voisines les unes des autres.

Le principal aéroport d'où partent le plus grand nombre des services intérieurs et internationaux est Francfort. A partir de ce centre, on trouve, par exemple, 18 services quotidiens vers Stuttgart (dont 13 assurés par des compagnies étrangères), 9 vers Hambourg (entièrement par Lufthansa) et 7 vers Munich (dont un par la P. A. A.).

Le tableau suivant permet de comparer les durées de trajet et les coûts de transport pour quelques liaisons typiques :

	DUREE		PRIX (francs)	
	Train	Avion	Train (1 <sup>re</sup> classe).	Avion
Dusseldorf—Nuremberg .....	5 h 20	2 h 45	77,5	100
Francfort—Hambourg .....	5 h 20	1 h 20	85	93 (1)
Cologne—Munich .....	7 heures	1 h 15	98	125
Hambourg—Munich .....	8 h 45	2 h 10	125	191

(1) Par le service économique Air-Bus.

Le nombre des passagers a atteint, en 1962, 2.400.000, en augmentation de 7 % environ sur l'année précédente, mais ce chiffre est ramené à 900.000 si l'on ne tient pas compte des voyageurs se rendant à Berlin ou en revenant.

Non compris ces mêmes liaisons, les lignes les plus fréquentées sont : Francfort—Munich (195.482 passagers), Francfort—Hambourg (177.500), Francfort—Dusseldorf (142.600), Dusseldorf—Hambourg (127.000) et Francfort—Stuttgart (120.400). Les augmentations les plus importantes concernent les trois services rayonnant de Francfort.

Le coefficient d'occupation des appareils est de l'ordre de 53 %, c'est-à-dire nettement au-dessous du seuil de rentabilité.

## 2° EXPLOITATION DES LIGNES AÉRIENNES « DOMESTIQUES »

Comme en Italie et en Autriche, il n'existe pas de compagnie spécialisée dans le transport intérieur aérien. Bien mieux, une partie des services est assurée par des compagnies étrangères.

Le déficit d'exploitation est supporté par l'Etat fédéral dans le cadre de la subvention à la Lufthansa.

Une expérience intéressante est actuellement en cours depuis quelques mois seulement, c'est le *service Air-Bus entre Francfort et Hambourg*.

Le double objectif des créateurs de cette formule est de supprimer presque totalement les attentes et de réduire au minimum les tarifs de transport. Ce résultat est obtenu, en premier lieu, par l'aménagement d'une petite aérogare spéciale le long de laquelle vient se ranger l'avion en partance. D'autre part, le voyageur porte lui-même son bagage dans l'appareil à l'intérieur duquel il prend son billet. La suppression ainsi réalisée des frais de réservation et d'enregistrement permet de ramener le tarif de 108,75 F à 93 F. Les appareils utilisés sont des Super-Constellation aménagés pour transporter 86 passagers. Le temps de vol est de 1 h 20. Le nombre des services quotidiens est actuellement de trois.

Les premiers résultats obtenus portant sur 100 vols ne sont pas très encourageants, le coefficient moyen de remplissage n'ayant pas atteint 50 % ; deux éléments permettent d'expliquer cette situation que l'on espère provisoire : la saison peu favorable, d'une part,

et, d'autre part, la concurrence d'avions plus modernes. L'expérience montre toutefois qu'il s'agit d'une clientèle entièrement nouvelle, le nombre des utilisateurs des autres services n'ayant pas diminué.

### CONCLUSION

Pour les raisons que nous venons d'exposer, nous n'avons pu tirer d'enseignement de l'organisation des transports aériens intérieurs en Allemagne, dans la mesure où celle-ci est en fait inexistante, réserve faite de la liaison Air-Bus entre Francfort et Hambourg.

En ce qui concerne l'emploi du matériel, les membres de la délégation ont été particulièrement surpris de constater que des appareils long courrier à réaction étaient fréquemment utilisés sur des liaisons très courtes, c'est-à-dire dans des conditions qui doivent se révéler particulièrement onéreuses. En revanche, ils ont été impressionnés par le nombre important d'industriels et de commerçants allemands qui empruntent l'avion aussi facilement que le train ou l'automobile pour vaquer à leurs affaires.

## IV. — Le transport aérien intérieur en France

### 1° LES DONNÉES DU PROBLÈME

Même si l'on réserve le cas particulier de la Corse où la rupture de charge imposée par le transport maritime s'ajoute à l'éloignement et joue en faveur de l'avion, les dimensions de la France continentale sont à l'échelle des appareils « moyen courrier » actuels. On trouve en effet sur notre territoire des distances de 400 à 1.000 kilomètres analogues à celles qui séparent les principaux centres européens. A titre d'exemple, des lignes telles que Francfort—Copenhague, Zurich—Londres ou Paris—Hambourg ne sont pas plus longues que celles rayonnant de Paris vers Nice, Perpignan ou Biarritz.

Pendant deux éléments essentiels ont longtemps entravé le développement des liaisons aériennes : ce sont, d'une part, le faible volume des échanges — en particulier dans le domaine des passagers — entre Paris et des centres de province insuffisamment actifs, riches et peuplés et, *a fortiori*, entre ces villes elles-mêmes et, d'autre part, l'excellente organisation et la rapidité des transports par voie ferrée.

Il convient de noter, également, que le remarquable développement de l'aviation commerciale française sur le plan international a longtemps détourné nos compagnies aériennes du transport aérien intérieur considéré par elles comme une activité mineure.

### 2° NAISSANCE ET DÉVELOPPEMENT DE LA COMPAGNIE AIR-INTER

Ces raisons — et quelques autres moins avouables qui s'apparentent à la défense des droits acquis — avaient fait que la France ne possédait, en 1956, que quelques lignes aériennes dont une seule proprement métropolitaine reliant Paris à Nice, les Paris—Marseille et Paris—Bordeaux n'étant que des éléments de services internationaux.

C'est dans ces conditions que fut fondée, le 12 novembre 1954, à l'instigation d'un groupe de banques privées et de quelques transporteurs maritimes et routiers une société d'études appelée Air Inter qui se proposait de doter le pays d'un réseau aérien intérieur. Le capital primitif de 10.000 F permet de se faire une idée de la modestie des ambitions des fondateurs de l'entreprise. Il fut porté

en 1955 à 20.000 F par l'adhésion à l'entreprise d'Air-France et de la S. N. C. F., suivie, en 1956, de celle des compagnies privées U. A. T., T. A. I. et Air-Algérie.

Enfin, en 1957, Air-Inter se transforma en société d'exploitation au capital de 4 millions de francs réparti entre Air-France, la S. N. C. F. et la Caisse des Dépôts et Consignations pour plus de 50 % au total, les intérêts privés devenant minoritaires.

Le déficit d'exploitation du premier exercice (1958) fut tel que la société fut mise en sommeil jusqu'au printemps de 1960. Une nouvelle expérience tentée à cette époque a abouti, grâce essentiellement à l'appui financier des collectivités locales, au résultat que nous allons maintenant examiner dans le cadre de la situation actuelle de nos liaisons aériennes intérieures.

### 3° IMPORTANCE RELATIVE DU TRAFIC AÉRIEN INTÉRIEUR

Personne ne sera surpris d'apprendre que la part du trafic métropolitain dans l'ensemble de l'activité de nos compagnies aériennes reste faible en passagers et plus encore en passagers/kilomètre, respectivement 15,9 % et 5,2 % en 1962.

Mais il est moins connu qu'Air-Inter ne participe à cette activité réduite que dans la proportion assez modeste de 30 % environ avec 184.696 passagers sur 622.220 et 89.701 passagers/kilomètre sur 327.758.

L'essentiel du trafic reste, en effet, celui qui est effectué par Air France sur la Corse (243.000 passagers) ainsi que sur Paris—Nice (177.000) et Paris—Marseille (90.000).

### 4° SITUATION PRÉSENTE

#### ET PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DE LA COMPAGNIE AIR-INTER

##### a) *Activité.*

Le développement de l'activité d'Air-Inter depuis 1960 a surpris tous ceux qui avaient conservé le souvenir de l'échec enregistré en 1958. Il se traduit par les quelques chiffres suivants :

Années.	Nombre de passagers.
1960.....	16.000
1961.....	91.250
1962.....	184.829

La répartition des passagers sur les différents faisceaux de lignes permanentes s'établit comme suit pour 1962 :

Sud-Ouest .....	56.000
Est .....	16.000
Sud-Est .....	61.000
Ouest .....	12.000
Centre .....	28.000

En outre, 15.000 personnes environ ont emprunté les liaisons saisonnières.

Les résultats partiels dont nous disposons pour 1963 (58.896 passagers en avril-mai, contre 30.815 pour les mois correspondants de 1962) permettent d'escompter que le nombre des passagers atteindra cette année 300.000 environ.

b) *Situation financière.*

L'augmentation très importante des recettes brutes passées de 9 millions en 1961 à plus de 20 millions l'an dernier, le soutien des collectivités locales et la subvention de l'ordre de 130 millions accordée par l'Etat en 1962 ont permis de contenir le déficit propre de la société dans des limites raisonnables. En revanche, la part du déficit global des lignes d'Air-Inter supportée par les collectivités provinciales reste importante: 60 % en 1962 contre 75 % en 1961.

Le soutien financier de l'Etat est d'ailleurs très variable suivant les cas. Il ne s'applique pas en principe aux lignes saisonnières, tandis qu'il peut atteindre 47,5 % pour certaines liaisons jugées d'intérêt économique telles que Paris—Brest, Paris—Clermont—Nîmes ou Nantes—Lyon.

c) *Liaisons permanentes et saisonnières assurées en 1963.*

*Services permanents :*

Il nous a paru intéressant d'établir pour chacune de ces lignes une comparaison avec le chemin de fer, comme nous l'avons fait précédemment pour les lignes autrichiennes et italiennes.

TRAJET	DUREE		TARIF	
	Par fer.	Par avion.	Fer (1 <sup>re</sup> cl.).	Avion.
			Francs.	Francs.
Paris—Brest .....	7 h 40	2 h 10	89	130
Paris—Lorient .....	7 heures	2 heures	79	116
Paris—Bordeaux .....	4 h 43	1 h 25	83,30	131
Paris—Toulouse .....	6 h 45	1 h 40	101,80	152
Paris—Pau .....	8 h 20	2 h 45	116,10	167
Paris—Lourdes .....	9 h 20	1 h 55	121,80	187
Paris—Clermont .....	4 heures	1 h 05	60,50	89
Paris—Nîmes .....	6 h 40	2 h 20	113,20	152
Paris—Lyon .....	4 heures	1 h 20	73,30	111
Paris—Marseille .....	7 h 10	1 h 40	123,20	166
Paris—Mulhouse .....	4 h 24	1 h 10	70,50	110
Paris—Strasbourg .....	4 h 15	1 h 15	71,90	107
Nantes—Lyon .....	7 h 08	2 heures	93,30	136
Nantes—Marseille .....	10 h 18	2 h 25	143,10	175
Lyon—Nice .....	6 h 15	1 heure	81,90	94
Lyon—Mulhouse .....	6 h 10	1 heure	51,90	72
Lyon—Nîmes .....	2 h 40	1 heure	40,50	58
Lyon—Lille .....	7 heures	1 h 30	108,90	144
Lyon—Marseille .....	3 h 10	0 h 50	50,50	66
Marseille—Nice .....	3 h 10	0 h 50	32	42
Lille—Nice .....	14 h 30	2 h 50	191,60	230

*Services saisonniers (mai ou juin à octobre) :*

- Paris—Dinard.
- Paris—la Baule.
- Paris—Quimper.
- Paris—Biarritz.
- Paris—Vichy—Nice.
- Biarritz—Lourdes—Nice.
- Toulouse—Perpignan.
- Nîmes—Perpignan.

On voit par les chiffres indiqués pour les lignes permanentes que le gain de temps réalisé, en particulier sur les liaisons transversales, justifie largement la différence de prix, au moins pour les hommes d'affaires.

Il est d'ailleurs assez remarquable de constater que les lignes reliant des centres importants sont les plus fréquentées en dépit de la rapidité et de la qualité des transports terrestres concurrents.

d) *Le matériel utilisé.*

Jusqu'au printemps 1962, l'exploitation des lignes d'Air-Inter a été assurée au moyen d'appareils affrétés à d'autres compagnies, notamment Air-France, la T. A. I. et Air-Nautic. Depuis cette époque, la compagnie a pu acheter sept appareils Vickers Viscount, dont cinq ont été progressivement mis en service à partir du 1<sup>er</sup> avril 1962. Compte tenu de cette acquisition, plus de la moitié des heures de vol a été assurée, en 1962, par des Viscount, certaines lignes telles que Paris—Brest ou quelques transversales restant assurées par des Viking (38 places, 300 km à l'heure).

Ainsi, à une exploitation par des appareils disparates et dépendant du bon vouloir des affréteurs tend à se substituer la mise en œuvre d'une flotte autonome donnant plus de liberté à Air Inter pour le choix de ses lignes, de leurs fréquences et de leurs horaires.

e) *Politique tarifaire.*

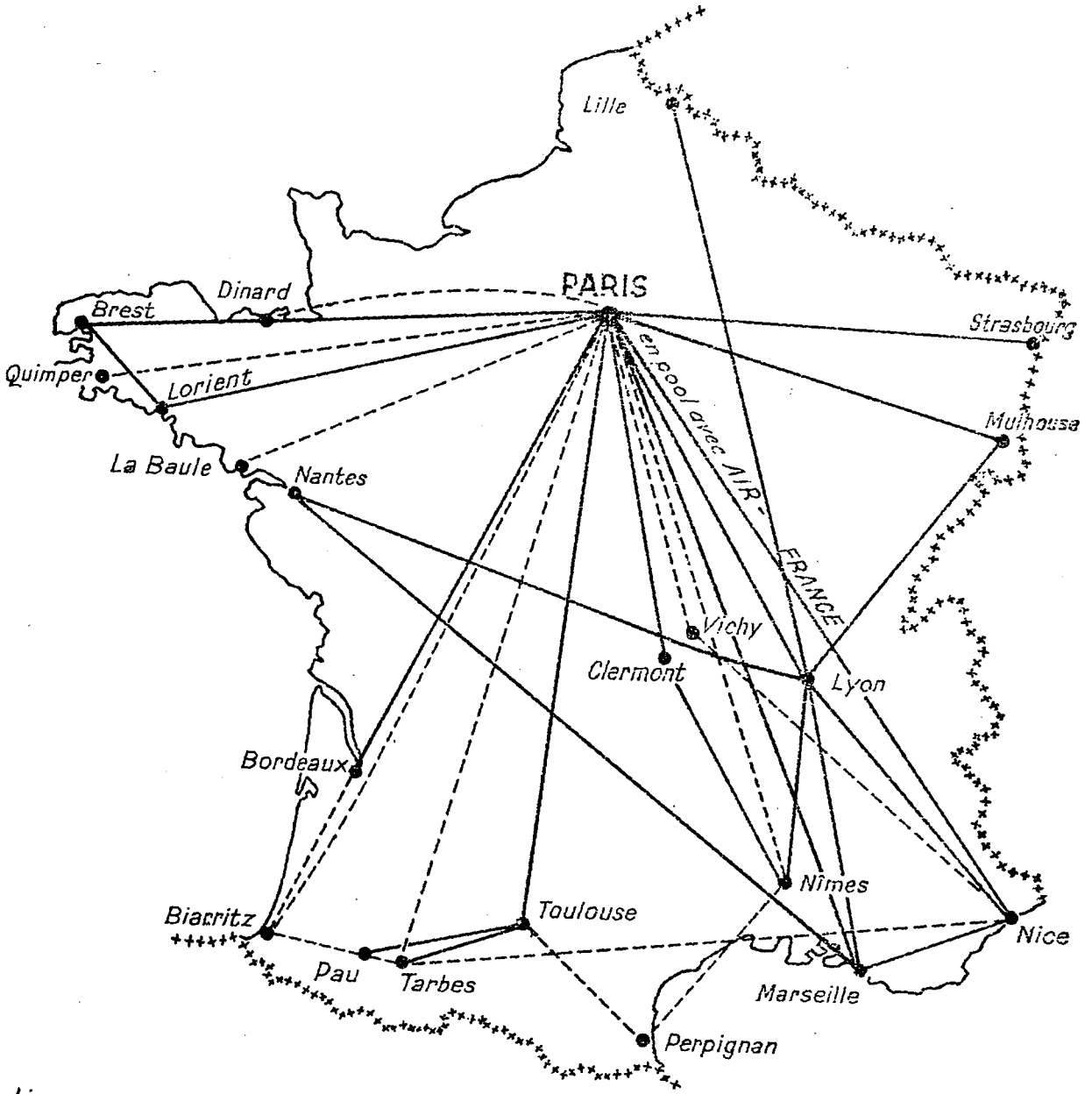
Les tarifs de transport adoptés par Air-Inter sont légèrement moins élevés que sur le secteur international : 0,28 F par kilomètre pour les lignes de moins de 400 kilomètres ou les liaisons saisonnières et 0,26 F pour les autres, au lieu de 0,30 F.

Si l'on tient compte du fait que la distance orthodromique est notablement plus courte que le trajet terrestre, cette tarification aboutit à des prix qui sont de 40 % à 50 % supérieurs à ceux de la S. N. C. F. en 1<sup>re</sup> classe.

Pour réduire dans une certaine mesure cette différence, Air-Inter a créé des cartes d'abonnement donnant droit à une réduction de 30 % sur le trajet aérien et de 20 % sur le parcours correspondant par voie ferrée (pour les billets combinés air-fer).

En dépit de cette mesure, l'écart de tarifs reste important car les utilisateurs de la voie ferrée ont, de leur côté, la possibilité d'acheter des cartes d'abonnement leur donnant droit à 50 % de réduction quand ils ne bénéficient pas d'un tarif réduit au titre « familles nombreuses » ou « mutilés ».





Lignes exploitées par AIR INTER  
en 1963

— services permanents  
- - - saisonniers

### **Observations et conclusions concernant le transport aérien intérieur.**

La première observation qui s'est imposée à nous est que le transport aérien intérieur est encore peu développé dans notre pays en dépit des conditions assez favorables qu'il paraît y rencontrer. Nous avons donné de ce fait plusieurs explications : orientation de nos compagnies aériennes vers le transport international, concentration économique dans quelques rares centres, bonne organisation du réseau ferré ; mais il semble que ces raisons vailent surtout pour le passé et que les perspectives soient aujourd'hui toutes différentes en raison du développement des centres économiques de province, de l'élévation du niveau de vie et du développement du tourisme. C'est donc dans la double perspective économique et touristique que nous allons essayer de montrer ce que peut et doit apporter au pays le transport aérien.

Les possibilités de l'avion sont trop connues pour qu'il soit utile d'y insister. Disons seulement qu'à l'échelle de notre territoire, il met nos grandes villes de province au maximum à deux heures de Paris et permet de réduire à la même durée les relations entre les points les plus éloignés du pays. Il serait ainsi possible, non seulement d'effectuer en une journée un aller et retour sur n'importe quelle liaison intérieure, mais encore de relier (via Paris, Marseille, Nice ou Bordeaux) toutes les villes importantes au réseau international.

On peut aisément se rendre compte que ce résultat est encore loin d'être atteint. Sur plusieurs lignes radiales, les fréquences devraient être multipliées mais, surtout, bien des liaisons transversales restent à créer si l'on veut vraiment « désenclaver » l'Ouest, le Centre et le Sud-Ouest.

Ces nouvelles facilités de transport pourront paraître à certains un luxe inutile, mais c'est un fait que le développement économique a rendu plus nécessaires que jamais les contacts humains entre les cadres administratifs, commerciaux et industriels. Tout ce qui contribue à faciliter ces réunions est, pour le lieu où elles se tiennent, un facteur de vie et d'enrichissement.

Dans une mesure moins grande aujourd'hui mais qui sera demain primordiale, le développement des revenus et l'accroissement des loisirs tendent à créer un mouvement de touristes fortunés

venant de l'étranger ou même de France pour visiter les grandes stations balnéaires comme Nice, la Baule ou Biarritz, les centres de pèlerinage comme Lourdes ou les villes d'art telles que Carcassonne, Poitiers ou le Mont-Saint-Michel.

Après avoir ainsi défini le rôle du transport aérien, il nous reste à dire comment nous pensons qu'il devrait être mis en œuvre organiquement et techniquement.

Nous avons été surpris, à ce propos, de constater que dans les pays visités par notre délégation, le transport aérien intérieur n'était pas individualisé. Mais cette formule ne nous a pas séduits car, sur le plan de l'organisation, des tarifs et du matériel, il nous semble que les problèmes du trafic intérieur sont différents de ceux qui se posent sur les lignes moyens ou longs courriers.

Votre Commission avait émis, il y a quelques années, bien des réserves sur la formule adoptée en France. Il lui apparaissait en effet dangereux d'associer dans une même entreprise des sociétés ayant des intérêts aussi étrangers ou divergents que la S. N. C. F. et Air-France ; mais l'expérience a montré que les dirigeants de la Société Air-Inter savaient arbitrer avec opportunité et adresse les vues parfois opposées de leurs actionnaires et imposer, au besoin, leurs décisions.

Il semble donc que la coordination du trafic aérien intérieur réalisé par cette société unique soit de bonne méthode. Mais, ainsi que nous l'avons indiqué, il est temps que soient plus clairement définis le rôle et le domaine d'Air-Inter.

Lors d'une des premières réunions de la société, le 20 décembre 1955, l'ordre du jour portait sur la délimitation du domaine d'action d'Air-Inter et il avait été admis, sous certaines réserves, que la compagnie aurait vocation pour le transport des passagers, de la poste et du fret sur le territoire métropolitain, Corse comprise. Ces principes paraissent avoir été quelque peu oubliés et nous estimons utile de les rappeler aujourd'hui avec force car il est bien évident que Air-Inter n'aura vraiment une gestion équilibrée que dans la mesure où elle pourra compenser, en partie du moins, l'exploitation des lignes déficitaires par celle de liaisons meilleures. Ceci pose notamment le problème des liaisons avec Nice, Marseille et la Corse et celui de l'Aéropostale. Rappelons à ce sujet qu'à cette époque M. Max Hymans, lui-même, déclarait : qu'Air-France ne serait prête à discuter la question d'un abandon d'une partie du trafic de la

ligne Paris—Nice au profit d'Air-Inter que si cette société ne se bornait pas à exploiter les quelques lignes intérieures déjà existantes mais mettait en exploitation un réseau complet et cohérent de lignes intérieures métropolitaines.

Dès lors, la situation à laquelle Air-Inter est aujourd'hui parvenue rend nécessaire une définition précise du domaine réservé à cette société de manière à lui éviter toute concurrence néfaste sur les axes les plus rentables: C'est en effet à cette seule condition qu'elle pourra assumer l'exploitation de lignes transversales dont l'équilibre financier est à échéance lointaine.

D'autre part, si les statuts actuels d'Air-Inter lui interdisent tout trafic à destination de l'étranger, une solution devra cependant être trouvée pour offrir aux principaux centres de la Métropole des liaisons directes avec les grandes villes des pays voisins et il serait éminemment souhaitable que cette formule se traduise par une amélioration du rendement de la flotte d'Air-Inter. Cette amélioration pourrait d'ailleurs semble-t-il être dès maintenant obtenue en partie si Air-Inter était autorisée à effectuer des vols à la demande au-delà des frontières.

En tout état de cause, ce n'est que grâce à une définition précise de ses tâches qu'Air-Inter pourra établir un plan rationnel d'équipement en matériel volant. Il serait donc désirable que soit mise au point une convention définissant, d'une part, le champ d'activité et les obligations d'Air-Inter, d'autre part, les engagements financiers de l'Etat vis-à-vis de cette Société.

Sur ce dernier point, nous nous félicitons de la décision prise par le Gouvernement, à *l'instigation du Sénat*, d'accorder à Air-Inter une subvention annuelle de 2 millions de francs, mais nous pensons que cet effort reste largement insuffisant et devrait être substantiellement augmenté pour décharger les collectivités locales de l'effort financier important qu'elles doivent consentir pour être reliées entre elles et à la capitale.

Il nous semble que les crédits alloués pour l'aménagement du territoire trouveraient là un emploi particulièrement judicieux.

Enfin, sur le plan technique, nous devons dire un mot de la question du matériel. Dans ce domaine aussi, le transport aérien intérieur pose des problèmes liés au trafic et à l'infrastructure. Il

a besoin d'avions rapides et sûrs transportant, dans des conditions satisfaisantes de rentabilité (basées sur un remplissage de l'ordre de 60 %) cinquante passagers environ et pouvant se poser sur des pistes de moins de 2.000 mètres. La mise au point d'un tel appareil, qui n'existe pas actuellement sur le marché, est susceptible d'ouvrir d'intéressantes perspectives à notre industrie aéronautique à un moment où son potentiel risque d'être sous-employé.

L'utilisation d'avions « amortis » comme le « Vickers-Viscount » donne provisoirement satisfaction, mais il ne peut s'agir que d'un pis aller, puisque la fabrication de cet avion est aujourd'hui abandonnée. En attendant la mise en service d'un appareil adapté au trafic intérieur, il est, en tout cas, normal qu'Air-Inter soit peu disposée à utiliser des avions qui, par leurs mauvaises performances, écarteraient la clientèle et, par leur coût d'exploitation trop élevé, obèseraient gravement les finances de la Compagnie.