

DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS

Direction
Développement et Modernisation

5677/VII/61-F

R A P P O R T

sur la

SITUATION DE L'INFRASTRUCTURE ET DU PARC DES TRANSPORTS
DANS LA COMMUNAUTE

- TOME II - ROUTES ET CIRCULATION ROUTIERE -

31 juillet 1962

5677/61/VII-F

DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS

VII/5677/61-F

Direction
Modernisation et Développement

RAPPORT
SUR LA SITUATION DE
L'INFRASTRUCTURE ET DU PARC

- ROUTES -

1 - REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

.../...

I - I N F R A S T R U C T U R E

I - 1 - Situation actuelle

I - 1 - a) La situation actuelle du réseau routier de la république fédérale d'Allemagne et du territoire sarrois, en classant les routes d'après leur largeur, était la suivante en 1956:

République fédérale d'Allemagne

Routes de 3,00 m jusqu'au-dessous de 5,50 m :	87.627 km
" de 5,50 m " " de 9,00 m :	38.547 km
" de 9,00 m " " de 12,00 m :	1.444 km
" de 12,00 m et plus :	2.720 km

Routes communales:

- à l'intérieur des agglomérations (voirie urbaine) :	104.189 km
- à l'extérieur des agglomérations :	118.818 km

Total république fédérale 353.345 km
(non compris Berlin-Ouest)

Sarre

Routes en-dessous de 4 m :	114 km
Routes de 4,50 m jusqu'au-dessous de 5,50 m :	425 km
" de 5,50 m " " de 6,50 m :	742 km
" de 6,50 m et plus :	424 km

Routes communales : non précisé

Total Sarre
non compris les routes
communales et les auto-
routes (24 km) : 1.705 km

Sources: Statistisches Bundesamt
Statistisches Amt des Saarlandes

.../...

I - 1 - b) En adoptant le classement administratif national, la situation au 31 mars 1960 était la suivante:

Autoroutes	2.539,3 km
Routes fédérales	24.865,9 km
Routes provinciales:	
- 1e catégorie	57.669,3 km
- 2e catégorie	<u>50.097 km</u>
Total	135.171,5 km

(Source: Bundesverkehrsministerium, Abt. Straßenbau)

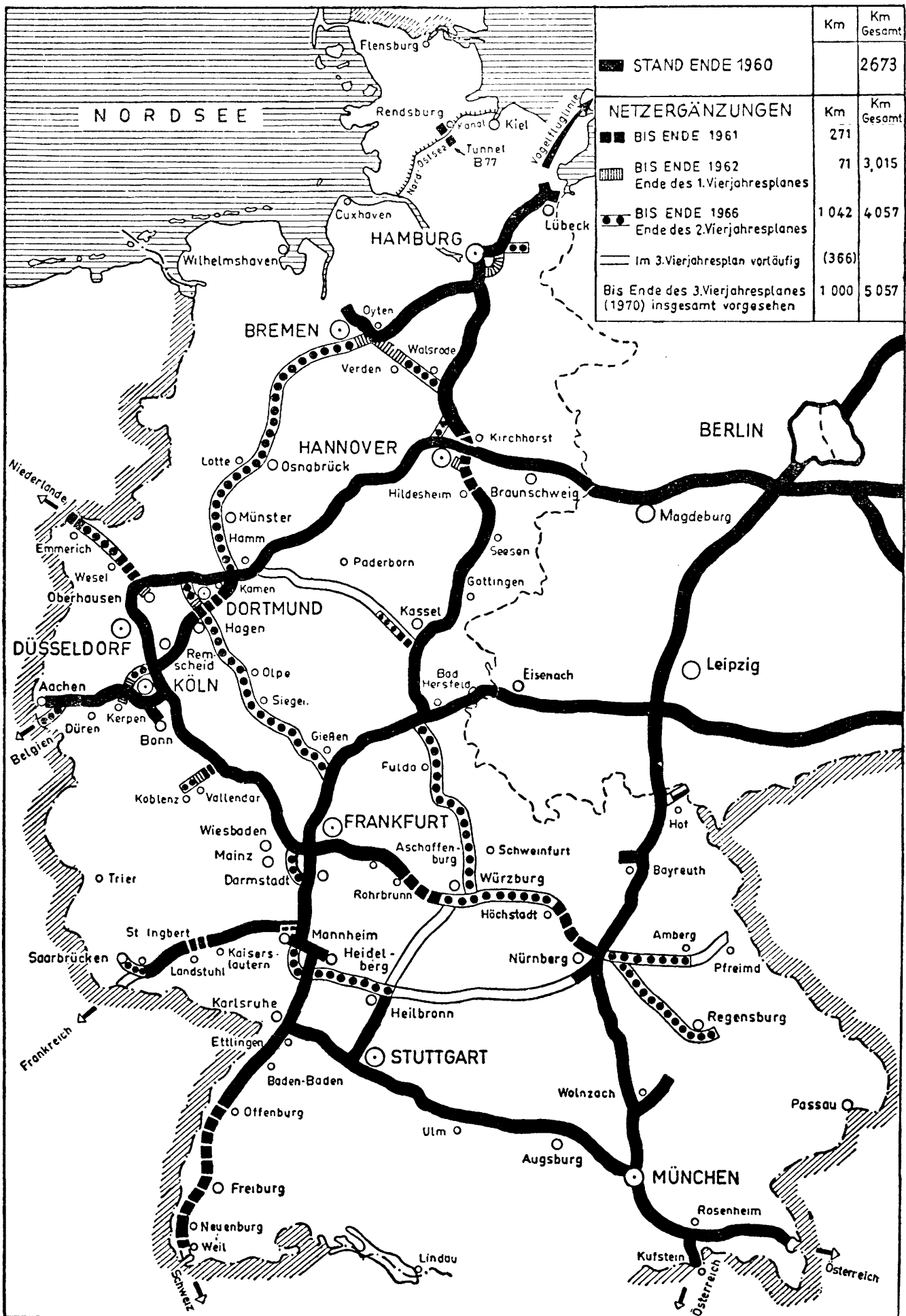
Ce chiffre ne comprend que les routes dites classées, à l'exclusion des routes communales qui couvraient, au 31 mars 1956, un réseau de 223.007 km (voir paragraphe I-1-a).

I - 1 - c) Le tableau suivant retrace, en reprenant le classement administratif, l'évolution du réseau routier de la République Fédérale, mais seulement pour les routes classées (en km).

Année de référence (au 31-3)	Autoroutes	Routes fédérales	Routes provinciales		TOTAL
			de 1er ordre	de 2e ordre	
1950 (31-12)	2.116	24.251	49.327	51.927	127.621
1953	2.119	24.133	50.726	50.939	127.917
1954	2.151	24.150	51.996	49.843	128.140
1955	2.175	24.369	53.400	49.294	129.238
1956	2.175	24.469	55.533	48.161	130.338
1957	2.249	24.397	56.256	48.629	131.531
1958	2.260	24.395	56.701	48.672	132.029
1959	2.408	24.423	56.813	49.265	132.900
1960	2.539	24.866	57.669	50.097	135.171

.../...

Übersichtskarte: Weiterbau der Autobahn in der Bundesrepublik



I - 1 - d) les autoroutes

La République fédérale possède le réseau d'autoroutes le plus important en Europe. La situation des autoroutes en service à la fin de 1960 figure sur la carte ci-contre; elle est également résumée dans le tableau "république fédérale d'Allemagne" de l'annexe 1.

Au 1er janvier 1960, elle avait 2.539 km d'autoroutes en service devant:

- l'Italie	:	838 km
- les Pays-Bas	:	720 km
- la Belgique	:	154 km
- la France	:	91 km

A la même date, la République fédérale avait 375 km d'autoroutes en construction contre:

- l'Italie	:	530 km
- la France	:	115 km
- les Pays-Bas	:	40 km
- la Belgique	:	33 km

Les principales autoroutes en service actuellement sont les suivantes:

- Lübeck - Hamburg - Bremen (le contournement sud de Hamburg est encore en construction)
- Hamburg - Hannover
- (Berlin - Magdeburg) - Hannover - Dortmund - Düsseldorf - Köln - Frankfurt/Main - Aschaffenburg - Würzburg/West Höchststadt - Nürnberg
- Leverkusen - Kamen
- Aachen - Köln
- Hildesheim (au sud de Hannover) - Bad Hersfeld - Frankfurt/Main - Mannheim - Karlsruhe - Riegel Freiburg/süd - Weil bei Basel
- Bad Hersfeld - proximité de Eisenach - -Iena - Chemnitz - Dresden - Bautzen)
- St Ingberg/West - Kaiserslautern - Mannheim
- Heilbronn - Stuttgart
- Berlin - Leipzig - Hof - Nürnberg - München
- Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München
- München - Salzburg
- Rosenheim - Kufstein (Inntalautobahn - une seule chaussée)

.../...

I - 1 - e) De grands axes routiers définis à Genève empruntent le Territoire de la République fédérale: parmi les plus importants il y a lieu de noter:

- E 3 : de Venlo à Flensburg par Oberhausen, Hamm, Hannover, Hamburg et Neumünster
- E 4 : de Grossenbrode (nord de Lübeck, sur la Baltique) à Bâle par Hamburg - Hannover - Göttingen - Kassel - Hersfeld - Frankfurt - Mannheim - Karlsruhe - Freiburg
- E 5 : de Aachen à Passau par Köln - Frankfurt - Würzburg - Nürnberg - Regensburg - Straubing
- E 6 : de Griesen (frontière autrichienne à proximité de Garmisch) à Hof (vers Leipzig et Berlin) par München - Nürnberg
- E 8 : de Oldenzaal (frontière néerlandaise) à Braunschweig en direction de Magdeburg et Berlin, par Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover
- E 11: de Kehl (frontière française) à Salzburg par Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München
- E 12: de Sarrebrück à la frontière tchèque en direction de Prague par Mannheim - Heilbronn - Schwäbisch-Hall - Nürnberg.

Il existe, en outre, quelques embranchements et rocade, définis à Genève et qui traversent le territoire de la République fédérale.

I - 1 - f) A la suite de réunions organisées par la Commission de la C.E.E. et groupant les experts nationaux des six pays, une carte des grands axes routiers de la Communauté a été établie (voir annexe 2).

D'autre part, une liste de recommandations particulières a été adressée par la Commission aux différents gouvernements en vue du développement de l'infrastructure des divers modes de transport dans le cadre de la Communauté. Ces recommandations portent essentiellement sur la réalisation de tronçons de soudure permettant la liaison des différents réseaux nationaux. En ce qui concerne le réseau routier de l'Allemagne

.../...

Fédérale, elles sont les suivantes:

- Aix-la-Chapelle - frontière néerlandaise (vers Heerlen et Anvers):

Il conviendrait de prévoir l'aménagement en autoroute de ce tronçon afin d'assurer l'homogénéité technique de la liaison Aix-la-Chapelle - Anvers

- Oberhausen - frontière néerlandaise (vers Venlo - Eindhoven - Anvers):

Il serait opportun d'étudier dans quelle mesure il serait possible de construire sur ce tronçon, sinon une autoroute, tout au moins une route à 4 voies, en concordance avec les dates prévues pour sa prolongation en territoire néerlandais.

- Osnabrück - frontière néerlandaise (vers Oldenzaal - Deventer - Amersfoort) :

Il conviendrait de poursuivre les études relatives au trafic actuel et aux prévisions de trafic, en vue de déterminer si un aménagement à deux voies de cette route est suffisant ou non.

- Brême - frontière néerlandaise (vers Groningen) :

Il serait souhaitable de poursuivre, en concordance avec l'Administration néerlandaise, les études permettant de déterminer les caractéristiques structurelles à adopter sur ce tronçon et l'urgence de son aménagement, étant donné l'importance qu'il revêt pour le développement des régions relativement moins développées qu'il traverse.

- Sarrebrück - Remich et Echternach - Cologne (via Bitburg)

Il conviendrait d'accélérer l'aménagement en catégorie II, prévu par le programme allemand, du tronçon Sarrebrück - Remich, compte tenu de la date de 1965, envisagée par le Gouvernement luxembourgeois pour l'achèvement de l'aménagement en catégorie II du tronçon Luxembourg - Remich.

En ce qui concerne le tronçon Echternach - Cologne via Bitburg, il conviendrait, outre la réalisation des travaux inscrits dans le programme allemand, de suivre attentivement le développement du trafic sur cette route en vue de déterminer si l'aménagement prévu en catégorie I est suffisant ou non.

I - 2 - Investissements

I - 2 - a) Le tableau suivant nous donne les investissements bruts réalisés en République fédérale de 1953 à 1959 dans le domaine de l'infrastructure routière (en millions de DM).

	1953	1954	1955	1956(1)	1957(1)	1958(1)	1959(1)
Bund	210,6	197,9	371,9	656,0	660,6	1.031,5	1.210,1
Länder	85,1	172,5	267,8	255,9	267,7	374,4	454,1
Landkreise	114,2	126,0	167,5	179,6	160,5	190,8	236,9
Villes hanséatiques	25,3	31,6	53,4	70,0	50,6	67,6	86,5
Berlin W	8,6	9,4	13,3	31,2	44,2	61,7	59,9
Communes	498,5	569,7	787,0	886,5	903,9	1.106,7	1.319,8
TOTAL	942,3	1.107,1	1.660,9	2.079,2	2.087,6	2.832,7	3.367,3
(1) Chiffres provisoires							

Source : Statistisches Bundesamt und Bundesverkehrsministerium

En 1958 il a été dépensé au total (investissements bruts et autres dépenses, par exemple entretiens, salaires, service de la dette, réserves, etc.) 1.051 millions M , soit 4.384,2 millions DM.

Les investissements du Bund qui couvrent la période 1959/1962 sont prévus par le plan de 4 ans pour la construction des grandes routes du Bund.

Les crédits ouverts par ce plan aux autres collectivités territoriales se décomposent approximativement suivant le tableau ci-après :

.../...

I - 2 - - b) Les dépenses probables pour les routes de la république fédérale allemande pour les années 1959 à 1962

(situation en 1959)

Organisme supportant les charges de construction	Année 1959		Année 1960 (1)		Année 1961		Année 1962		Années 1959-62	
	mill.DM	%	mill.DM	%	mill.DM	%	mill.DM	%	mill.DM	%
Bund (Etat)	1.700	37,0	2.000	38,0	2.150	38,3	2.150	37,1	8.000	37,6
Länder	700	15,2	800	15,2	850	15,1	900	15,5	3.250	15,3
Arrondissements	300	6,5	380	7,3	420	7,5	450	7,7	1.550	7,3
Routes classées	2.700	58,7	3.180	60,5	3.420	60,9	3.500	60,3	12.800	60,2
Routes urbaines	170	3,7	180	3,4	200	3,5	200	3,5	750	3,5
Villes (sans arrondissements)	800	17,4	900	17,1	950	16,9	1.000	17,2	3.650	17,2
Communes des arrondissements	930	20,2	1.000	19,0	1.050	18,7	1.100	19,0	4.080	19,1
Total	4.600	100,0	5.260	100,0	5.620	100,0	5.800	100,0	21.280	100,0

(1) Compte non tenu du déplacement de l'exercice financier sur l'année civile, soit un raccourcissement de 3 mois.

Répartition entre les 3 organismes supportant les charges de construction :

Bund	37,6 %
Länder et villes hanséatiques	18,8 %
Arrondissements et toutes les communes	43,6 %
	<u>100,0 %</u>

Source: Strasse und Wirtschaft Nr. 20

I - 3 - Projets

I - 3 - a) Les projets en matière de construction d'autoroutes, prévus dans le Plan de quatre ans (1959 - 1962) pour les routes fédérales, sont les suivants :

AUTOROUTES FEDERALES

Liste des tronçons et délais de construction prévus dans le Plan de quatre ans

n°	Tronçons	Délais de construction : 1-4-55 à 31-3-59 1959 à 1962 km			
		à 2 chaussées km	à 1 chaussée km	5	6
1	2	3	4	5	6
	<u>1ère urgence</u>				
1	Remscheid - Kamen	66,0	-	21,0	45,0
2	Hamburg - Hannover - Holtensen	223,0	19,0	129,0	113,0
3	Frankfurt - Würzburg/Ost	130,0	17,0	51,0	70,0
4	Karlsruhe - Basel (sans tronçon Offenbourg - Neuenburg)	98,0	-	36,0	62,0
5	Cologne - Aix-la-Chapelle	51,0	-	27,0	24,0
6	Route d'accès à l'Alb	-	7,0	7,0	-
7	Montabaur - Vallendar (B 42)	-	16,0	-	16,0
8	Viernheim jusqu'au pont du Rhin à Frankenthal (2e voie) incl. et Kaiserslautern/West- Vogelbach	24,0	9,0	-	33,0
	à une chaussée	592,0	68,0	271,0	363,0 (1)
	TOTAL	68,0			
		660,0			

1	2	3	4	5	6
	<u>2e urgence</u>				
9	Détournement sud-est de Hamburg	18,5	-	-	18,5
10	Bremen - Kamen	218,0	-	-	13,5
11	Oberhausen - Emmerich	68,5	-	-	20,5
12	Détournement au sud d'Aix-la-Chapelle	11,0	-	-	11,0
13	Bremen - Walsrode	57,0	-	-	57,0
14	Liaison diagonale au nord de Hannover	21,0	-	-	21,0
15	Détournement au nord de Cologne	18,0	-	-	-
16	Vallendar - Coblenz (B 9)	4,0	-	-	-
17	Bifurcation de Hof	3,0	-	-	-
18	Würzburg/est - Nürnberg	84,5	18,5	-	50,0
19	Mannheim - Saarbrücken (tronçon Vogelbach-frontière française)	38,5	-	-	33,5
20	Offenburg - Neuenburg	85,0	-	-	85,0
21	Mönchhof - Darmstadt	24,5	-	-	-
22	Walldorf - Mannheim	21,5	-	-	-
23	Détournement de Kassel	-	5,0	-	5,0
24	Détournement au sud de Regensburg	-	25,5	-	-
	TOTAL	673,0	49,0	-	315,0 (2)

Programme global des autoroutes fédérales (1e et 2e urgence) :

1.265,0

117,0

271,0

678,0

 Délai de construction 1959 - 1962 (rubrique 6)
 Délai de construction 1955 - 1962 total

678,0
 949,0

(1) En outre, jusqu'à 1962 en cours de construction et se prolongeant dans le 2e Plan de quatre ans : 26,0 km
 (2) En outre, jusqu'à 1962 en cours de construction et se prolongeant dans le 2e Plan de quatre ans : 105,0 km
 131,0 km

VII/5677/61-F

Ces projets sont d'ailleurs récapitulés sur la carte annexée en vis-à-vis de la page 4 avec ceux des 2e et 3e Plans de quatre ans, et au tableau "République Fédérale d'Allemagne" de l'annexe 1.

I - 3 - b) En ce qui concerne les routes fédérales, les projets prévus dans le Plan de quatre ans sont les suivants:

ROUTES FEDERALES

Liste des tronçons en km et délais de construction selon le Plan de quatre ans

1. Longueur des tronçons au dehors des agglomérations dont le déplacement ou aménagement est prévu (1)	2010 km ¹⁾
2. Longueur des tronçons traversant des agglomérations jusqu'à 9000 habitants	100 km
3. Longueur des tronçons de détournement d'agglomérations à titre de constructions nouvelles	607 km
4. Constructions nouvelles de routes fédérales	188 km
	<hr/>
	2905 km
	=====
5. Élimination de passages à niveau route/chemin de fer (nombre) :	86

(1) En outre, en construction jusqu'à 1962 et se prolongeant dans le 2e Plan de quatre ans :

Dans les paragraphes 1 à 4 sont compris les travaux suivants:

a) élimination de pavage en basalte	159 km
b) aménagement résistant au gel	1.787 km
c) constructions nouvelles et modifications de ponts d'une longueur de 10 m et plus (nombre:323)	22 km
d) élimination de passages à niveau avec chemin de fer (nombre)	129
e) aménagement de passages des agglomérations (nombre) (paragraphe 1 et 2)	60
f) constructions nouvelles de détournements d'agglomérations (nombre)	129
g) construction de carrefours sans croisement à niveau et de voies d'accès aux routes classées (nombre)	387
h) chemins pour bicyclettes: unilatéraux 444 km)	
bilatéraux 538 km)	982 km

.../...

II - PARC

II - 1 - Situation actuelle

Au 1er juillet 1961, la situation du parc des véhicules en circulation sur le territoire de la République fédérale était la suivante :

- Motos (de cylindrée supérieure à 50 cm ³)	1.700.558
- Véhicules privés (voitures privées, commerciales, pour malades)	5.171.228
- Véhicules pour transports de personnes (de plus de 6 places)	34.300
- Camions	689.083
- Véhicules spéciaux (y compris les camions-citernes)	50.412
- Véhicules tracteurs dont la mise en circulation requiert une autorisation (y compris les tracteurs agricoles)	949.646
TOTAL	8.595.227

Ce chiffre ne comprend pas les bicyclettes et les cyclo-moteurs; le nombre de ces derniers était évalué, en septembre 1959, à 2,06 millions.

Source : Kraftfahrbundesamt, Fleisburg (Août 1961).

Le parc des camions, en tenant compte du type de transport auquel chaque véhicule était affecté (pour compte de tiers et pour compte propre) ainsi que de la charge utile, était le suivant en 1957, en République fédérale d'Allemagne, non compris la Sarre :

	Transport professionnel	Transport pour compte propre	T o t a l
- jusqu'à 1.000 kg	9.038	236.220	245.258
- de 1.001 à 3.000 kg	14.855	149.395	169.250
- de 3.001 à 4.999 kg	46.659	79.486	126.145
- de 5.000 à 6.999 kg	18.271	17.140	35.411
- de 7.000 à 9.999 kg	13.558	5.436	18.994
- de 10.000 et plus	200	135	335
	107.581	487.812	595.393

Source : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

.../...

II - 2 - Evolution du parc

Le tableau suivant nous donne une vue d'ensemble de l'évolution qui s'est produite dans le parc automobile de la République fédérale de 1950 à 1959 (chiffres en milliers)

Situation au 1er juillet	Cyclo-moteurs	Motos: cylindrée supérieure à 60 cm ³	Voitures privées	Autobus et autocars	Camions	Véhicules tracteurs	Véhicules spéciaux	Total sans cyclo-moteurs	Remorques
1950 (4)	non précisé	914	518	14	359	132	13	1.950	214
1951 (4)	"	1.183	683	17	406	180	16	2.485	232
1952	"	1.582	904	20	493	256	20	3.275	271
1953	150	2.005	1.129	22	555	318	25	4.054	305
1954	420	2.301	1.397	25	572	376	28	4.700	321
1955	925	2.433	1.666	26	564	463	33	5.184	325
1956	1.380	2.448	2.033	27	576	553	36	5.673	332
1957	1.650	2.388	2.456	28	595	630	39	6.137	343
1958	1.870	2.178	2.940	29	603	707	41	6.499	339
1959	2.058	1.949	3.506	29	589	780	41	6.894	322
1960 (6)	2.081	1.869	4.349	32	644	867	45	7.797	368

(1) Y compris les scooters

(2) Y compris les ambulances et les voitures commerciales

(3) Y compris les camions citernes

(4) Non compris les véhicules pour lesquels il a été fait une demande d'immobilisation

(5) Les différences apparentes dans les totaux sont dues au fait que les chiffres ont été arrondis

(6) Y compris la Sarre

Source : Kraftfahrtbundesamt

Les études effectuées par le Dr. R. Adamek, Oberregierungsrat (1) et la Deutschen Shell AG - Hamburg (2) donnent des chiffres sûrs et indiquent une tendance en ce qui concerne le développement probable de la motorisation dans la république fédérale d'Allemagne.

Les prévisions relatives au développement de l'ensemble du parc automobile et des diverses catégories de véhicules dans l'étude de la Shell AG apparaissent dans le tableau ci-après, où sont rassemblés tous les résultats:

-
- (1) "Zur Frage der voraussichtlichen Entwicklung des Kfz, Bestandes und Verkehr" in "Strasse und Autobahn" Heft 1/1961, S 11, Kirschbaum Verlag, Bad Godesberg.
 - (2) "Prognose des Kraftfahrzeugbestandes bis 1975", Sonderdruck "Deutsche Shell AG - Hamburg, Wirtschafts- und Marktforschung" v. 12 September 1961.

.../...

Développement et perspectives de la situation des véhicules automobiles (y compris les véhicules pour lesquels a été faite une demande temporaire d'immobilisation) du trafic routier et de l'agriculture jusqu'à 1975.

(Territoire de la République fédérale
- sans Berlin-Ouest
- y compris la Sarre à partir de 1960)
(en millions - évaluation au 1er juillet)

	(1) 1950	1960	1965	1970	1975	1980
Véhicules de personnes (y compris combi-wagen et ambulances)	0,52	4,34	8,1/8,6	11,8	14,1	15,5
Camions	0,358	0,644	0,745	0,835	0,922	.
Tracteurs routiers	0,031	0,043	0,043	0,043	0,043	.
Véhicules spéciaux	0,014	0,045	0,049	0,050	0,051	.
Autobus	0,014	0,032	0,037	0,043	0,048	.
Motos	0,914	4,1	3,6	3,1	2,9	.
Situation totale du parc automobile pour le trafic routier (2)	1,8	9,2	12,5/13,0	15,9	18,1	.
Situation des tracteurs agricoles	0,1	0,824	1,034	1,091	1,100	.
<p>(1) En 1950, sans la Sarre, évalué partiellement. Seulement les véhicules qui sont en circulation. Situation d'ensemble, y compris les véhicules pour lesquels a été faite en 1950 une demande temporaire d'immobilisation, soit environ 2,1 millions d'unités.</p> <p>(2) Chiffres arrondis.</p>						

.../...

D'après ce tableau, l'ensemble du parc automobile dans le trafic routier du territoire fédéral (à l'exclusion de Berlin-Ouest) passera de 9,2 millions d'unités en 1960 à environ 18,1 millions d'unités en 1975, se trouvant ainsi doublé. Pendant cette même période, l'effectif de véhicules de tourisme qui passera de 4,34 millions à 14,1 millions sera triplé.

Les études de R. Adamek, qui se portent sur la période allant jusqu'en 1975, montrent qu'il faut s'attendre de 1955 à 1975 à une augmentation multipliant le parc automobile de 2,3 (1). Il convient toutefois de souligner que l'augmentation du parc automobile ne signifie pas une augmentation analogue du trafic; les volumes du trafic devraient s'accroître environ du double, ou un peu plus jusqu'en 1975, par rapport à 1955 (2).

(1) page 11

(2) page 11

II - 3 Immatriculation de voitures automobiles

L'immatriculation des véhicules automobiles de la République fédérale est synthétisée dans le tableau suivant qui nous donne également l'évolution de cette immatriculation de 1950 à 1960.

(chiffres en milliers)

Année	Motos: cylindrée supérieure à 60 cm ³ (1)	Voitures privées (2)	Autobus et autocars	Camions	Véhicules spéciaux (3)	Véhicules tracteurs	Total des véhicules automobiles	Remarques
1950	249,5	146,1	3,0	66,5	1,5	38,7	505,3	19,8
1951	291,9	173,4	2,7	66,9	2,1	59,0	595,9	16,7
1952	329,2	196,3	2,7	67,7	2,4	62,1	660,3	16,8
1953	349,4	244,3	3,4	60,2	3,0	56,6	716,9	20,5
1954	292,5	308,5	3,0	56,4	3,8	76,6	740,8	22,8
1955	221,4	406,0	2,9	64,9	4,5	97,7	797,4	25,9
1956	148,5	483,9	2,8	71,0	5,0	92,9	804,1	27,1
1957	97,9	538,3	2,8	63,8	3,7	79,7	786,1	22,5
1958	60,7	659,9	2,9	71,2	3,0	90,2	888,0	22,7
1959	53,1	786,3	3,2	78,1	3,6	92,4	1.016,8	26,4
1960(4)	48,8	943,5	3,8	90,2	4,0	91,3	1.181,7	33,0

(1) Y compris les scooters

(2) Y compris les ambulances et les voitures commerciales

(3) Y compris les camions-citernes

(4) Y compris la Sarre

Source: Kraftfahrt-

und V.D.A.

III - TRAFIC

III - 1 - Trafic de marchandises

La Bundesanstalt für den Güterverkehr, Cologne, a publié ses statistiques de 1959 concernant les transports routiers de marchandises, dans la mesure où il s'agit de transports professionnels à grande distance. Par rapport à l'exercice antérieur, le nombre de tonnes acheminées en 1959 est passé de 57,4 millions à 64,7 millions, ce qui représente une augmentation de 12,6%. La performance en tonnes-kilomètres s'est améliorée de 11,6% et est passée de 14,9 à 16,7 milliards.

III - 1 - a) Capacité du parc: le tableau suivant donne l'évolution de la capacité de chargement du parc des camions et des remorques pour transport de marchandises en République Fédérale.

(Chiffres en milliers de tonnes)

Année	Camions	Remorques pour transport de marchandises	Total
1950 (1)	667	577	1 244
1951 (1)	785	641	1 426
1952	942	745	1 686
1953	1 070	864	1 934
1954	1 127	960	2 087
1955	1 152	986	2 137
1956	1 246	1 021	2 267
1957	1 316	1 041	2 358
1958	1 350	1 024	2 374
1959	1 366	963	2 329
1960 (2)	1.539	1.021	2.560

(1) Non compris les véhicules pour lesquels il a été fait une demande temporaire d'immobilisation.

(2) Y compris la Sarre.

Source : Kraftfahrt-Bundesamt

.../...

III - 1 - b) Le tableau suivant donne l'évolution comparée du trafic global de marchandises des trois modes de transport en République Fédérale.

Années	Chemins de fer		Routes (à longue distance)		Voies navigables		T o t a l	
	en milliers de t.	en millions de t/km	en milliers de t.	en millions de t/km	en milliers de t.	en millions de t/km	en milliers de t.	en millions de t/km
1950	245.602	48.078	32.900	7.800	71.855	16.752	350.357	72.630
1951	273.031	55.061	41.800	9.900	88.111	21.047	402.942	86.008
1952	280.176	55.253	50.600	12.000	95.270	22.452	426.046	89.705
1953	264.520	51.592	55.900	13.300	101.381	23.041	421.801	87.933
1954	270.064	52.722	61.125	14.581	109.385	25.054	440.574	92.357
1955	302.756	58.777	70.443	16.703	124.612	28.624	497.811	104.104
1956	320.064	62.476	76.439	18.072	135.920	32.270	532.423	112.818
1957	325.095	63.125	78.837	18.673	142.331	33.953	546.263	115.751
1958	294.302	57.324	80.799	19.159	137.000	32.768	512.101	109.251
1959	300.988	59.568	90.988	21.537	142.141	33.390	534.117	114.495
1960 (1)	354.299	64.846	99.165	23.724	171.295	40.271	524.759	128.841

(1) Y compris la Sarre

Source : Statistisches Bundesamt

.../....

III - 1 - c) Le tableau suivant nous montre l'évolution du transport routier selon le mode de transport.

Années	Transport professionnel (1)		Transport pour compte propre		Transport de meubles à longue distance		Total	
	en milliers de t.	en millions de t/km	en milliers de t.	en millions de t/km	en milliers de t.	en millions de t/km	en milliers de t.	en millions de t/km
1954	38.386	10.560	22.156	3.862	583	159	61.125	14.581
1955	47.259	12.666	22.423	3.836	761	201	70.443	16.703
1956	52.827	13.954	21.150	3.506	889	237	74.866	17.697
1957	55.776	14.604	20.168	3.330	973	261	76.917	18.195
1958	57.487	14.937	19.873	3.298	916	246	78.276	18.481
1959	64.735	16.670	21.634	3.583	1.089	299	87.458	20.552
1960 (2)	70.181	18.234	23.469	3.897	1.140	318	94.790	22.449

(1) Y compris les transports de la Bundesbahn

(2) Y compris la Sarre

Source : Statistisches Bundesamt
Kraftfahrt-Bundesamt

.../...

III - 1 - d) Trafic international

Le tableau ci-après nous donne, pour les années 1956 à 1959 :

- le nombre de camions immatriculés en République fédérale et en Sarre qui sont sortis du territoire de la République fédérale;
- le nombre de camions immatriculés en République fédérale et en Sarre qui sont rentrés sur le territoire de la République fédérale;
- pour chacune des deux catégories de véhicules ci-dessous, le nombre de véhicules chargés et le tonnage des marchandises transportées.

<u>Camions entrés</u>			
	Total en milliers	dont : véhicules chargés en milliers	Tonnage trans- porté en 1000 t
1956	231	154	1.866
1957	259	171	1.950
1958	281	199	2.183
1959	373	272	2.863
1960	437	331	3.384
<u>Camions sortis</u>			
1956	247	120	1.318
1957	280	142	1.524
1958	292	136	1.388
1959	376	159	1.505
1960	419	174	1.647

Source : Kraftfahrt-Bundesamt (Novembre 1961)

.../...

Le tableau ci-après nous donne, pour les années 1955 à 1960, l'évolution du trafic international routier dans son ensemble, de et vers la République fédérale, ainsi que le trafic de transit sur le territoire de la République fédérale pour la même période (chiffres en milliers)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
a) Camions entrés	376,3	453,3	526,9	625,0	853,2	1.026,7
" sortis	368,6	449,0	520,0	603,0	811,5	928,4
Entrées (tonnes)	2.671,3	3.098,6	3.488,8	4.574,8	6.516,1	7.892,5
Sorties (tonnes)	1.519,4	2.145,6	2.593,2	2.694,3	3.200,8	3.846,8
b) Camions en transit	9,6	12,0	13,0	17,4	22,3	25,7
Marchandises transportées (tonnes)	90,8	119,9	131,4	193,5	264,9	300,7

Source : Kraftfahrt - Bundesamt (Novembre 1961)

.../...

III - 2 - Trafic de voyageurs

Le tableau suivant nous donne l'évolution des prestations du transport routier en matière de transport de voyageurs, comparativement aux chemins de fer.

Année	Voyageurs transportés			
	par autobus et autocars		par chemins de fer (1)	
	en millions	en millions de personnes/km	en millions	en millions de personnes/km
1950	822	8.380	1.473	31.884
1951	991	10.450	1.407	31.473
1952	1.189	11.980	1.385	30.923
1953	1.345	13.150	1.398	33.212
1954	1.556	15.560	1.447	34.625
1955	1.851	18.490	1.555	37.437
1956	2.131	21.270	1.617	40.323
1957	2.248	22.620	1.632	41.947
1958	2.325	24.910	1.510	40.158
1959	2.429	26.060	1.445	39.710
1960 (2)	2.680	30.780	1.422	39.730

(1) sans transports militaires

(2) y compris la Sarre

Source: Kraftfahrt-Bundesamt (juillet 1961) und Statistisches Bundesamt

Le trafic de voyageurs par autobus et autocars se répartit suivant le tableau ci-après:

Année	TRANSPORTS SUR LIGNES REGULIERES		TRANSPORTS OCCASIONNELS	
	Personnes transportées en millions	Personnes/km en millions	Personnes transportées en millions	Personnes/km en millions
1950	801	pas de données	21	pas de données
1951	961	pas de données	30	pas de données
1952	1.155	8.410	34	3.570
1953	1.306	9.410	39	3.740
1954	1.514	10.900	41	4.660
1955	1.807	13.830	43	4.660
1956	2.085	15.630	47	5.640
1957	2.198	16.620	51	6.000
1958	2.271	17.550	54	7.360
1959	2.371	18.030	58	8.030
1960	2.619	20.860	61	9.920

2. BELGIQUE

I. INFRASTRUCTURE

I - 1 - Situation actuelle

I - 1 - a) La classification des routes belges selon leurs caractéristiques techniques s'établit comme suit:

Situation au 1er janvier 1960				
Nature de la route	Longueur en km			Total
	Routes de l'Etat	Routes provinciales	Chemins vicinaux déclarés de grande communicat.	
- Routes urbaines	renseignements inconnus			
- Routes autres que routes urbaines:				
. autoroutes (voir tableau "Belgique" de l'annexe 1)	124	-	-	124
. routes empierrées avec liant ou revêtement hydrocarboné, routes en béton de ciment ou routes pavées	9.916	1.309	12.006	23.231
. routes empierrées sans liant ni revêtement et routes à sol stabilisé	5	-		5
. chemins de terre	4	-		4
Total	10.049	1.309	12.006	23.364

(Source: Ministère des Travaux publics)

.../...

Longueur des routes de grande communication

(en km.)

Année	Etat	Provinces	Total
1937	9.000	1.576	10.576
1940	8.732	1.576	10.308
1955	9.789	1.323	11.112
1957	9.869	1.336	11.205
1959	10.049	1.309	11.358 (Ministère des Communications)

Longueur de certaines routes, classées selon la largeur de la chaussée (situation au 1^{er} janvier 1960)

Catégorie	Chaussée (1)		Longueur des routes (km)			
	Nombre	Largeur en mètres	Routes de l'Etat	Routes provinciales	Chemins vicinaux déclarés de grande communication	Total
A	1	moins de 6 m.	2.984	496		3.480
B	1	de 6 à 8,99 m.	5.645	778		6.423
C	1	de 9 à 12 m.	977	34		1.011
D	1	plus de 12 m.	90	0,2		90,2
E	2	moins de 9 m. chac.	284	0,5		284,5
F	2	de 9 à 12 m. chacune	43	-		43
G	2	de plus de 12 m.	-	-		
H	3		8	-		8
J	4		9	-		9
Totaux			10.040	1.308,7		11.349

(Source: Ministère des Travaux publics)

Longueur des routes non urbaines, classées selon leur importance économique

(Situation au 1er janvier 1960)

Circulation motorisée moyenne journalière pendant 1955	Longueur des routes (en km)		
	Routes de l'Etat	Routes Provinciales	Total
Nombre de véhicules motorisés			
1 à 1.999	5.129	541	5.670
2.000 à 3.999	1.565	97	1.662
4.000 à 5.999	505	-	505
6.000 à 9.999	300	8	308
10.000 à 14.999	158	-	158
15.000 à 19.999	7	-	7
20.000 à 29.999	-	-	-
30.000 et plus	-	-	-
Trafic non recensé	2.385	663	3.048
Longueur totale des routes pour lesquelles le tableau est fourni	10.049	1.309	11.358

(Source: Ministère des Travaux publics)

I - 1 - b) Sur les 11.358 km. de routes principales, 1.115 km. se trouvent sur les grands itinéraires internationaux:

	<u>Longueur en km. en Belgique</u>
E 3 - Lisbonne - Paris - Stockholm, par Courtrai, Gand et Anvers	160 km
E 5 - Londres - Vienne - Budapest - Alexandroupolis, par Ostendo, Gand, Bruxelles, Liège, Aix-la-Chapelle	300 km
E 9 - Amsterdam - La Haye - Bâle - Gênes, par Maastricht, Liège, Bastogne, Arlon	150 km
E 10 - Paris - Bruxelles - La Haye - Amsterdam, par Mons, Bruxelles, Anvers	170 km

et leurs embranchements:

.../...

VII/5677/61-F

E 39 - Hechtel - Aix-la-Chapelle 100 km
 E 40 - Bruxelles - Namur - Bastogne 135 km
 E 41 - Calais - Valenciennes - Mons - Charleroi 100 km
 Namur - Liège

I - 2 - Investissements

I - 2 - a) Investissements dans l'infrastructure routière de
 1950 à 1957 (en millions de francs)

1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
2.946	3.587	2.348	2.324	2.345	3.305	3.787	4.269

I - 2 - b) Investissements publics dans le transport de 1950 à 1957
 (en millions de francs)

Mode de transport	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	Totaux	% du total global
Chem. de fer (SNCF + SNCV)	972	776	801	1.203	1.046	925	995	1.778	8.496	17,3
Routc (Infrastr.)	2.946	3.587	2.348	2.324	2.345	3.305	3.787	4.269	24.911	51,5
Voies navigables	1.382	1.359	1.404	1.287	791	1.176	1.659	1.389	10.447	21,6
Ports	483	373	606	230	227	215	94	209	2.437	5
Flotte nationale	102	62	23	20	48	4	202	307	768	1,6
Aviation	156	142	129	135	186	178	160	335	1.421	3
TOTAUX	6.041	6.299	5.311	5.199	4.643	5.803	6.897	8.287	48.480	100

(Source: Ministère des Communications)

.../...

I - 2 - c) L'accroissement rapide de la circulation automobile, qui n'a pas pu être suivi dans la période immédiatement après la guerre, par un développement correspondant des routes, a provoqué une insuffisance chronique du réseau routier.

Cette situation est préjudiciable à l'économie nationale, en même temps qu'elle provoque une insécurité qui se traduit par un taux trop élevé des accidents.

Pour remédier à cette situation, une loi du 11 juillet 1952 avait créé un "Fonds des Routes". Toutefois, l'expérience a prouvé que ce premier essai avait une portée trop limitée devant l'étendue des tâches à accomplir et présentait certains inconvénients qu'il convenait de corriger, notamment en ce qui concerne l'autonomie financière.

C'est pour ces raisons que, par une loi du 9 août 1955, un nouveau "Fonds des Routes 1955-1969" a été créé et qu'il bénéficie d'une existence juridique propre, indépendante du budget de l'Etat.

Les ressources de ce Fonds sont constituées par des emprunts émis par lui, garantis par l'Etat à concurrence d'un montant total de 30 milliards de francs en quinze ans et par une dotation annuelle versée par l'Etat sous forme de subvention, émergeant du budget extraordinaire en vue d'assurer notamment le service financier des emprunts.

Le Fonds fait chaque année rapport au Parlement. Ce rapport est annexé au Budget des Travaux Publics et doit obligatoirement comporter:

- 1) Le programme des travaux à exécuter au cours de l'année budgétaire;
- 2) Le relevé complet des travaux terminés et des travaux en cours;
- 3) La situation comptable du Fonds.

I - 3 - Projets

I - 3 - a) Le projet de loi sur les investissements en matière de grands travaux publics, qui a été soumis au Parlement, trace la politique à suivre dans ce domaine pour la période allant de 1960 à 1974, soit quinze ans.

.../...

Il y a toutefois lieu de signaler que ce projet de loi est devenu caduc par suite de la dissolution des Chambres. Le plan reste technique-ment valable, mais il faut évidemment s'attendre à lui voir subir diverses modifications plus ou moins importantes dont le détail ne peut encore être donné.

Le projet porte à la fois sur les routes, les voies navigables, les ports et les bâtiments. Il contient deux programmes: le premier formant le programme de base, le deuxième comprenant divers travaux à exécuter lorsque les circonstances conjoncturelles l'admettront ou l'imposeront.

Le programme de base s'élève au total de 150 milliards de Frs. lequel est réparti, compte tenu de la part prévisible du revenu national qui est réservé à cette fin. Le tableau suivant en donne la répartition annuelle:

Part réservée aux investissements de travaux publics

Année	Prévision du revenu national en millions de francs	en %	en millions de fr.
1960	448.000	1,7	7.600
1961	462.000	1,8	8.300
1962	476.000	1,8	8.600
1963	491.000	1,8	8.800
1964	506.000	1,8	9.100
1965	522.000	1,8	9.400
1966	538.000	1,8	9.700
1967	555.000	1,8	9.900
1968	572.000	1,8	10.200
1969	590.000	1,8	10.600
1970	608.000	1,8	10.800
1971	627.000	1,8	11.200
1972	646.000	1,8	11.600
1973	666.000	1,8	11.900
1974	686.000	1,8	12.300
			150.000
			.../...

I - 3 - b) L'article 4 du projet de loi prévoit les engagements de crédits suivants, en millions de francs.

Année	Routes	Voies hydrauliques	Bâtiments	Urbanisme	Totaux
1960	2.500	2.710	1.080	1.310	7.600
1961	2.800	2.825	1.315	1.360	8.300
1962	3.030	2.940	1.270	1.360	8.600
1963	2.920	3.445	1.025	1.410	8.800
1964	3.550	3.355	755	1.440	9.100
1965	3.820	3.340	790	1.450	9.400
1966	4.240	3.170	790	1.500	9.700
1967	5.160	2.280	910	1.550	9.900
1968	5.210	2.450	1.090	1.450	10.200
1969	5.540	2.430	1.180	1.450	10.600
1970	6.000	2.070	1.250	1.480	10.800
1971	6.020	2.115	1.535	1.530	11.200
1972	6.330	2.135	1.605	1.530	11.600
1973	6.460	2.250	1.640	1.550	11.900
1974	6.420	2.485	1.765	1.630	12.300
	70.000	40.000	18.000	22.000	150.000

I - 3 - c) L'article 5 détaille les montants des crédits inscrits pour la construction et l'aménagement des autoroutes et routes, ainsi que des centres urbains - cinq grandes agglomérations - du pays. Un montant de 30 milliards est prévu pour les autoroutes jusqu'en 1974, un montant équivalent l'est pour les routes ordinaires, tandis que les aménagements urbains s'élèvent à 10 milliards.

.../...

VII/5677/61-F

I - 3 - d) A la suite de réunions organisées par la Commission de la CEE et groupant les experts nationaux des six pays, une carte des grands axes routiers de la Communauté a été établie (voir annexe 2).

D'autre part, une liste de recommandations particulières a été adressée par la Commission aux différents gouvernements en vue du développement de l'infrastructure des divers modes de transport dans le cadre de la Communauté. Ces recommandations portent essentiellement sur la réalisation de tronçons de soudure permettant la liaison des différents réseaux nationaux. En ce qui concerne le réseau routier belge, elles sont les suivantes:

ROUTES

- Bruxelles - frontière française

Il conviendrait de réaliser dans les meilleurs délais la construction d'une autoroute sur ce tronçon.

.../...

- Anvers - frontière néerlandaise (en direction de Breda et d'Amsterdam)

L'aménagement en autoroute de ce tronçon devrait être réalisé dans les meilleurs délais en concordance avec les dates qui sont prévues pour l'aménagement de sa prolongation en territoire néerlandais.

- Anvers - frontière néerlandaise (Vers Haerlem et Aix-la-Chapelle)

Il conviendrait d'aménager en autoroute le tronçon situé entre l'embranchement sur l'autoroute Anvers-Liège, actuellement en voie d'achèvement, et la frontière néerlandaise, afin d'assurer l'homogénéité structurelle de la liaison Anvers - Aix-la-Chapelle.

- Anvers - frontière néerlandaise (vers Eindhoven - Venlo - Oberhausen)

Il serait souhaitable de réaliser dans les meilleurs délais la construction d'une autoroute sur cette liaison ouest-est, particulièrement importante pour les pays de la Communauté.

.../...

I - 3 - c) Le programme routier

Le programme routier a été déterminé en fonction de l'évolution prévisible de la circulation routière, laquelle a jusqu'à présent, dépassé toutes les prévisions optimistes faites dans le passé. Les observations faites et comparées depuis plusieurs années dans les pays de l'Europe occidentale ont permis de rattacher l'évolution du degré de motorisation au revenu national par habitant. Les prévisions qui en résultent sont, à première vue, effarantes: en 1980, il faut s'attendre, en Belgique, à un parc motorisé plus de 4 fois plus important que celui de 1957. Aussi le problème d'adaptation du réseau routier se présente comme le plus important par son volume.

Non seulement, il faut rendre possible la circulation future, mais encore faut-il aménager les routes en fonction d'une sécurité indispensable et s'occuper de certains aménagements urbains qui, jusqu'à présent, furent l'apanage des villes elles-mêmes.

Le programme se divise en trois parties:

1) Le réseau des autoroutes, comprend non seulement le nombre de voies de circulation nécessaires pour satisfaire les besoins du trafic intérieur, mais également certains tronçons rentrant dans le cadre plus général de la circulation européenne: une telle conception prévue heureusement depuis 1949 prend toute sa valeur à l'aube du Marché commun.

Le nouveau réseau doit prévoir 971 km d'autoroutes à 2 x 2 voies de circulation, 475 km d'autoroutes à 2 x 3 voies et 82 km d'autoroutes à 2 x 4 voies, soit au total 1.528 km, tandis que l'on dispose actuellement de quelque 188 km seulement. Le détail des tronçons en cours d'aménagement ou en projet est donné au tableau "Belgique" de l'annexe 1. La construction d'environ 1.400 km d'autoroutes peut être estimée à quelque 40 milliards de Frs. La part de ce réseau dans le plan d'investissements s'élève à 30 milliards de Frs. Les estimations comprennent l'aménagement complet de l'autoroute et de ses dépendances, y compris l'éclairage.

2) Les routes ordinaires de l'Etat sont réparties dans les trois catégories suivantes:

- réseau primaire I, réseau primaire II, réseau secondaire.

Seules les routes des réseaux primaires font partie du programme de base. En ce qui concerne le réseau primaire I, il faut aménager 743 km de routes à 4 voies et 3.086 km de routes à 3 voies de circulation; pour le réseau primaire II, le nouveau programme prévoit 2.546 km de routes à 2 voies. La modernisation de ce réseau primaire, compte tenu des travaux déjà effectués sur certains itinéraires, est estimée à environ 40 milliards de Frs. dont 30 seront repris dans le plan.

3) Les aménagements urbains de grande voirie qui ne concernent que les grandes agglomérations de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi. Les aménagements dans les autres centres urbains ont été répartis dans le programme des routes ordinaires. Le coût total des aménagements dans les grandes agglomérations peut être estimé à 20 milliards de Frs., dont la moitié a été retenue pour les cinq grandes villes.

C'est donc quelque 100 milliards de Frs. qu'il faut investir pendant la période 1960-1980, considérée dans le calcul des prévisions de trafic. Il y correspond une dépense que l'on peut estimer, compte tenu de la croissance du revenu national, à quelque 70 milliards pour les 15 années du plan d'investissement considéré dans le projet de loi.

LE DETAIL DES 70 MILLIARDS

L'exécution du programme pour les autoroutes estimé à 30 milliards reste inférieure à un montant annuel de deux milliards pour la première tranche quinquennale et oscille entre 2 et 2,22 milliards pour les deux suivantes.

.../...

Pour l'autoroute Baudouin, les estimations en millions de Frs. s'élevaient à: 150 (1960) pour la pénétration d'Anvers; 1.200 (1960 et 1961) pour Boringen - Liège; 135 (1962) pour les ponts; 1.450 pour Liège - Aix-la-Chapelle, soit 1.230 (1960 et 1961) + 220, pour les ponts (1962). L'autoroute Bruxelles - Liège sera réalisée en dix ans, s'échelonnant sur la décennie 1960-1970: son coût représente 3.260 millions. Celle reliant la capitale aux Ardennes, via Namur, représente une dépense estimée à 2.350 millions, dont 87,5 % seront exécutés au cours de la troisième tranche quinquennale.

Les 175 millions destinés à la construction de ponts sur l'autoroute Bruxelles - Ostende se répartissent sur les années 1960 à 1962. La mise à 2 x 3 voies de Bruxelles - Gand sera exécutée de 1968 à 1971: le coût en est estimé à 750 millions. La route de Wallonie sera réalisée entre 1961 et 1967 entre Liège et Mons: le coût en est estimé à 3,54 milliards, dont 200 millions pour l'accès à Seraing et 140 millions pour l'accès à Charleroi - Nord.

Un financement complémentaire sera nécessaire en ce qui concerne l'autoroute Bruxelles - Mons - Paris, à partir de 1965, afin de parfaire l'estimation de 3 milliards, 1.400 millions étant inscrits pour les années 1961 à 1964. L'embranchement de Charleroi figure pour 1.200 millions (1967-1969) et l'accès à La Louvière pour 170 millions (1968). La nouvelle autoroute Bruxelles - Malines - Anvers intervient pour 1.325 millions (1962-1966), le petit ring d'Anvers pour 600 millions, (1963-1965) et le ring de Bruxelles pour 1.500 millions (1963-1967). 270 millions sont inscrits (1965) pour Liège-Beaufays; 1.700 millions (1965-1971) pour Louvain - Lummen - Eisdon - Meuse; 330 millions (1966) pour le grand ring d'Anvers. La liaison Mons - Bruges représente 3,5 milliards (1968-1974); celle entre Anvers et Amsterdam, 1.200 millions (1970-1974); idem pour Bruges-Calais; 1.330 millions sont estimés nécessaires pour la réalisation d'Anvers-Eindhoven (1970-1974); 800 millions pour Bruxelles - Knokke (1972-1974) et 600 millions pour Liège - Maastricht (1972-1974).

L'exécution du programme des routes ordinaires n'est pas détaillé par année; il est chiffré par tranches quinquennales, soit 5.160 millions - 17,2 % - (1960-1964). 8.490 millions - 28,3 % - (1965-1969) et 16.350 millions - 54,5 % - (1970-1974). Un poste "Divers" figure enfin de chaque nomenclature. Sans vouloir entrer dans des détails fastidieux, disons seulement qu'Anvers - Malines - Bruxelles (250 millions), Anvers - Lierre (90), Termonde - Malines (200), Gand - Zelzate (180) seront exécutés en 1960-1964; Anvers - Boom - Bruxelles (400), le ring de Lierre (100), Aarschot - Geel - Mol (230), Turnhout - Geel (170) Turnhout - Mol - Bourg-Leopold (250), Namur - Louvain et Malines - Lierre - Oostmalle (630), Asse - Termonde - Lokren - Moerbeke (280) le seront en 1965 - 1969 ; enfin Lierre - Aarschot (150), Courtrai - Gand - Anvers - Turnhout (680), le ring de Turnhout (120), Malines- Westerloo (200) Louvain - Malines et et Oostmalle - Meerle (280), Herentals - Kasterloo (120), Breendonck - Tamise - St. Niclas (180), Melsele - Eecloo (790) le seront en 1970-74.

L'aménagement urbain

Les 10 milliards affectés à l'exécution des aménagements des cinq grandes agglomérations sont répartis comme suit: 3,5 milliards pour Bruxelles, 2,5 milliards pour Liège, 2,5 milliards pour Anvers, 750 millions pour Gand et 750 millions pour Charleroi.

(Ministère des Travaux Publics; Le Lloyd Anversois)

Pour terminer, il est à signaler que l'on insiste de différents côtés pour l'établissement rapide 1) d'une autoroute Anvers - Lille, par Gand et Courtrai; 2) d'une deuxième liaison entre les deux rives de l'Escaut à Anvers.

.../...

Ces deux liaisons n'étant pas prévues au projet de loi, dont question ci-devant, leur réalisation - tout au moins la première - serait financée et exécutée par une société concessionnaire privée. L'Etat dédommagerait cette société en lui payant une redevance calculée d'après l'importance de la circulation.

II - P A R C

II - 1 - Situation actuelle

II - 1 - a) Le Bulletin annuel des statistiques des transports européens - Nations Unies 1958 - publie les chiffres suivants au sujet de l'évolution du parc de véhicules:

Années	Voitures	Autobus/cars	Véhicules utilitaires
1951	308.005	2.495	151.500
1952	330.931	3.069	156.000
1953	362.637	3.363	159.000
1954	403.875	3.352	168.000
1955	478.500	3.930	170.500
1956	538.873	4.235	180.630
1957	615.600	4.750	188.500

Ces chiffres sont, pour 1957, sensiblement différents de ceux publiés par le Ministère des Communications (Echo des Communications, n° 1 de 1959):

.../...

Année	Voitures	Autobus/ cars	Total de véhicul. pour le transp. de per- sonnes	Véhicul. utili- taires	Total de véhicul. auto- mobiles	Motocy- clettes et cyclo- moteurs	Total de véhicul. à moteur	Véloci- pèdes
1937	144.093	957	145.050	77.328	222.378	67.235	289.613	2.625.087
1948	177.288	1.942	179.230	125.739	304.969	108.641	413.610	2.781.640
1952	319.932	3.069	323.000	147.306	470.307	204.328	674.635	2.996.495
1957	563.066	5.353	568.419	170.960	739.379	243.625	983.004	2.902.243

(Ces chiffres ne comportent que les véhicules taxés)

Ce tableau fait ressortir qu'en moins de dix ans, le nombre de véhicules à moteur a augmenté de plus de 137 %. Le problème de l'aménagement de l'infrastructure routière (qui s'est développée à un rythme beaucoup plus lent) s'est donc aggravé. Par contre, le nombre d'accidents s'est développé plus rapidement: en effet de 39.686 en 1948 il est passé à 143.864 en 1957, soit une augmentation de 262 %.

II - 1 - b) Statistiques du matériel de transport de marchandises
au 31.12.1959 (Office des Transports par Route)

Tonnage	Véhicules roulant	
	pour compte de tiers	pour compte propre
0 à 1,9 T.	916	98.959
2 à 6,9 T.	9.026	50.245
7 à 9,9 T.	604	3.488
10 à 14,9 T.	303	1.698
15 T. et plus	22	309
Remorques 5 T.	-	6.223
S/remorques 8 T.	254	7.891
TOTAUX	10.125	168.813

II - 1 - c) Statistiques du matériel de transport routier pour marchandises. Décomposition d'après les renseignements statistiques de l'Office des Transports par route au 31.12.1959

Tonnage (charge utile)	Véhicules autorisés à rouler pour compte de tiers au delà d'un rayon de 25 km	Véhicules autorisés à rouler pour compte de tiers dans un rayon de 25 km. autour du siège l'exploitation (1)	Véhicules roulant pour le compte propre du propriétaire
Jusqu'à 1 t.	208	256	37.653
+ 1 t. à 2 t.	337	415	611006
+ 2 t. à 4 t.	1.703	2.099	10.926
+ 4 t. à 6 t.	3.269	4.029	20.972
+ 6 t. à 7 t.	1.766	2.177	11.330
+ 7 t. à 8 t.	257	316	277
+ 8 t. à 9 t.	269	332	289
+ 9 t. à 10 t.	711	876	765
+ 10 t. à 12 t.	322		420
+ 12 t. à 15 t.	546		713
+ 15 t. à 17 t.	185		78
+ 17 t. à 20 t.	305		128
+ 20 t. à 25 t.	218		91
+ 25 t.	29		12
Remorque ± 5 t.			6.223
S/ Remorque ± 8 t.			7.430
TOTAUX	10.125	10.500	158.313

(1) Il y a lieu de noter que, dans la plupart des cas, ces véhicules sont également utilisés pour effectuer des transports pour compte propre.

II - 2 - a) T Km. transportées en 1959 par la route (en milliers)
estimation de l'O.T.R.

pour compte de tiers: 2.335.000
pour compte propre: 5.159.000

7.494.000

On estime que le transport par route (pour compte propre et pour compte de tiers) donne du travail à 111.200 personnes.

.../...

II - 2 - b) Investissements

1. La valeur des capitaux investis chaque année dans le parc de véhicules automobiles est estimée à:

(en millions de francs)

Année	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Valeur estimée	7.450	8.400	8.720	10.830	11.600	11.500	12.050

(Ministère des Communications)

2. Les investissements dans les différents secteurs de transport s'établissent comme suit pour 1957 (en millions de francs)

Mode de transport	Secteur public	Secteur privé
<u>Transport par rail</u>		
S.N.C.B.	1.778	1.937
S.N.C.V.	174	-
<u>Transport urbain</u>	-	130
<u>Transport par route</u>		
Routes	4.269	-
Véhicules	-	12.050
<u>Transport par voie d'eau</u>		
Voies navigables	1.389	-
Ports	209	-
Bateaux	307	1.959
<u>Transport par air</u>	335	731
TOTAUX	8.461	16.807

.../...

3. Le revenu national et les investissements (en %)

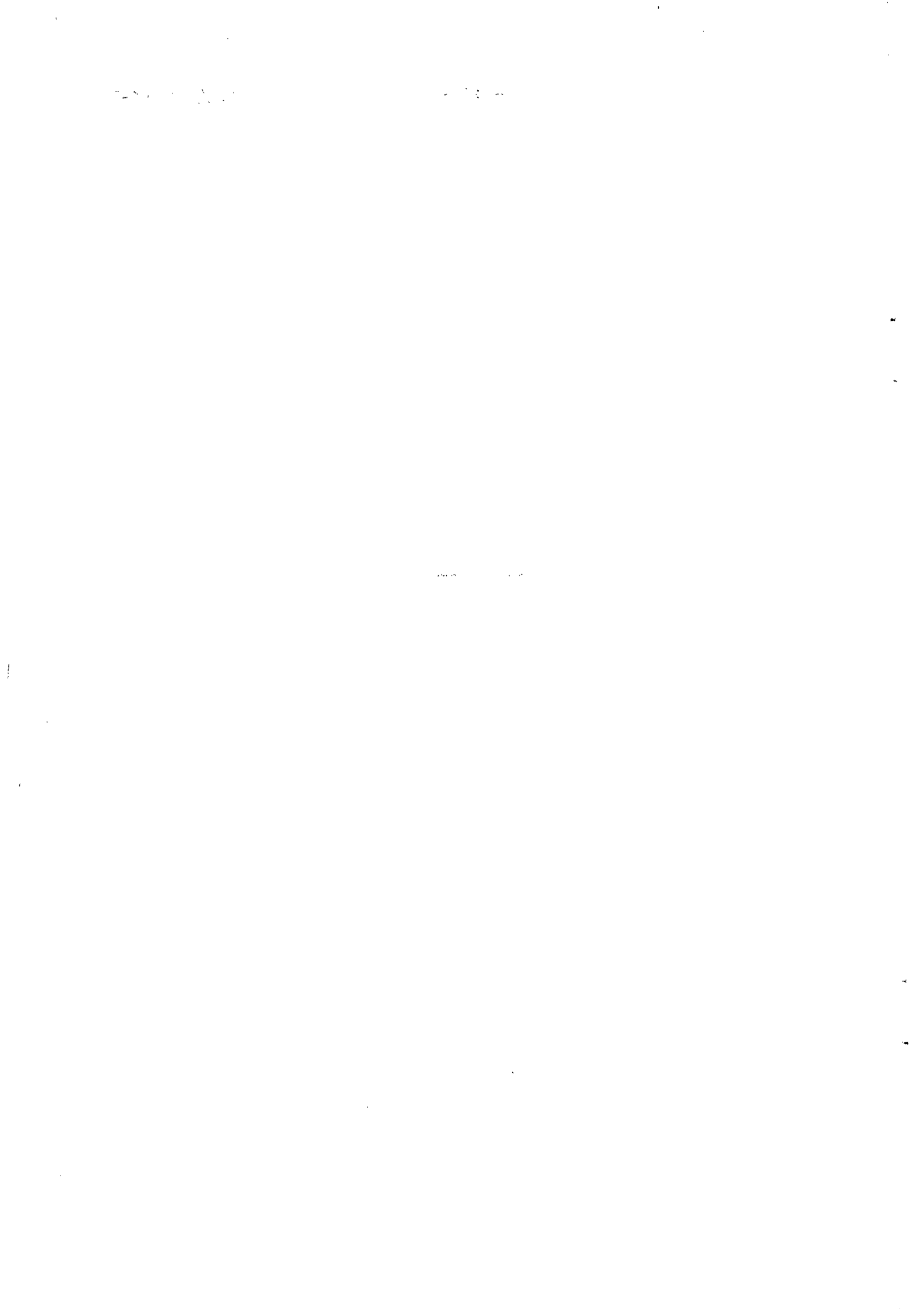
	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Revenu national net	100	100	100	100	100	100	100	100
Total des investissements	22,9	19,7	20	20,4	20,8	21,2	21,1	21,6
Investissements dans le transport	6,2	5,3	5,5	5,5	5,9	6,5	6,4	6,1
Investissements dans l'industrie	7,4	6,6	7,8	7,7	7,5	7,5	8,5	8

Les investissements en général et ceux relatifs aux transports en particulier absorbent donc au cours des dernières années une proportion sensiblement constante du revenu national.

4. Investissements par mode de transport de 1950 à 1957

Mode de transport	Montant en millions de fr.	%
Chemin de fer	28.550	17,5
Transport routier	102.951	62,8
Navigation aérienne	12.275	7,5
Transport maritime	10.239	6,3
Ports	2.437	1,5
Transport aérien	4.979	3
Vicinaux et tramways	2.366	1,4
TOTAUX	163.797	100

3 - FRANCE



I. I N F R A S T R U C T U R E

I - 1 - Situation actuelle

I - 1 - a) Le réseau routier français comporte 1.465.000 km de routes, qui se répartissent comme suit :

- | | |
|--|-----------------------------------|
| - 920.000 km de moins de 6 m de large et sans revêtement | } avec revêtement
(545.000 km) |
| - 450.000 km de moins de 6 m de large) | |
| - 47.000 km de 6 m à 8,90 m | |
| - 2.000 km de 9 m à 11,90 m | |
| - 1.000 km de plus de 12 m | |
| - 45.000 km de voies urbaines | |

Source : Ministère des travaux publics

I - 1 - b) En observant le classement administratif, le réseau routier français comprend :

Routes nationales : 80.000 km, dont 212 km d'autoroutes

Routes départementales : 280.000 km, dont 270.000 avec revêtement

Routes communales : 415.000 km, dont 180.000 km avec revêtement. Y sont compris 45.000 km de voies urbaines

Chemins ruraux : 690.000 km, en état de viabilité, généralement sans revêtement.

Densité du réseau : 267 km de routes aux 100 km², dont :

- 99 km de routes avec revêtement
- 168 km de chemins sans revêtement, mais viables.

.../...

I. 1. c) Comme il est indiqué ci-dessus (voir aussi le tableau "France" de l'annexe n° 1), la France n'a que 212 km d'autoroutes dont:

- autoroute ouest de Paris	31 km
- autoroute nord de Marseille	20 km
- autoroute sud de Lille	41 km
- autoroute sud de Paris avec embranchement sur Orly	39,75 km
- autoroute de l'Estorol	48 km

I. 1. d) En ce qui concerne les itinéraires internationaux intéressant la France, la situation, fin 1957, est celle qui est indiquée par le tableau ci-après. La longueur totale des itinéraires internationaux traversant la France, et des routes de jonction, est de 5.943 km, après déduction de sections où les itinéraires se superposent.

.../...

ETAT ACTUEL DU RESEAU INTERNATIONAL EN FRANCE

(Situation au 1er janvier 1962)

Itinéraires (en France)	Longueur totale en France (en km)	Longueur actuellement classée en catégorie (en km)			Aménagements		
		A : autoroute	II : chaussée à 3 voies	I : chaussée à 2 voies	En service	En construction	En projet
E 1 Le Havre-Vintimille	1.200	125	787	288	au 1er janvier 1962: autoroutes - ouest de Paris : 22 km - sud de Paris : 35 km - diverses sections : 18 km - Fréjus-Nice : 50 km 125 km	au 1er janvier 1962: autoroutes - ouest de Paris (Chauffour-Orgeval) 37 km - sud de Paris (Corbeil-Mémours) 36 km - Auxerre-Avallon 25 km - nord de Lyon (Villefranche-Anse) 13 km - Lyon-Vienne 31 km - Vienne-Valence 60 km - Bedarrides-Bompas 11 km 213 km	à mettre en chantier en 1963: autoroutes : - Louviers-Chauffours 20 km - Nemours-Sapeaux 60 km - diverses sections 20 km 100 km
E 2 Calais-Vallorbe	713	-	71	642	-	-	- quelques déviations au programme 1962/1965 (Lillers, Pont d'Ardes)
E 3 Hendaye-Frontière franco-belge	949	50	248	651	au 1er janvier 1962: autoroutes - ouest de Paris 12 km - sud de Lille 38 km 50 km	au 1er janvier 1962: autoroutes - Paris-Senlis 42 km	à mettre en chantier en 1963/1964 : - Autoroute Senlis-Roye 60 km d'Hendaye à Paris : Quelques déviations (St. Jean de Luz, pont de Bordeaux, Chatollerault, Tours, Chartres) sont en construction ou seront mises en chantier en 1963.
E 4 Le Perthus-Gonève	542	-	158	384	-	-	à mettre en chantier en 1963: Sections d'autoroutes : - Montpellier et Milhau-Uchaud 20 km - Voroppe-Grenoble 15 km - Grenoble-Meylan 20 km 55 km à réaliser en 1964/1965 : diverses déviations
E 5 Calais-Frontière franco-belge	54	-	-	54	-	-	-
E 9 Frontière franco-luxembourgeoise-Bâle	338	-	90	248	-	en 1962 : autoroute Thionville-Metz 20 km	à mettre en chantier en 1962/1964 : - autoroute sud de Strasbourg 15 km - autoroute Habsheim-St. Louis 20 km 35 km à réaliser dans le même temps quelques déviations (Brumath, Fogersheim, etc...)
E 10 Paris-Bruxelles	73	-	18	55	-	voir E 3	-
E 11 Paris-Straasbourg	359	-	120	239	-	-	à mettre en chantier en 1963/1964 : - autoroute sortie est de Paris 10 km Prévus pour 1963/1965 : - déviation de Pagny/Mouso - importants aménagements sur l'ensemble de l'itinéraire en vue de le porter progressivement à 10, 50 m de large
E 12 Se détache de E 11 à Saulx en Barrois, vers Metz, Sarrebrück	145	-	38	107	-	-	à mettre en chantier après 1965 : - autoroutes Pont à Mousson-Metz et Metz-Sarrebrück à réaliser en 1963/1964 : - suppression du passage à niveau de Morlebach

Itinéraires (en France)	Longueur totale en France (en km)	Longueur actuellement classée en catégories (en km)			Aménagements		
		A : autoroute	II : chaussée à 3 voies	I : chaussée à 2 voies	En service	En construction	En projet
E 13 Lyon-Chambéry- Modane	240	-	73	167	-	-	à mettre en chantier après 1965 : 1. déviation de l'axe de Pin 2. autoroute Lyon-Bourgoin 3. autoroute Bourgoin- Chambéry 4. autoroute Chambéry- Chignin en 1963/1964 - suppression du passage à niveau de Modane
E 17 Chagny-Bâle	292	-	34	258	-	-	- aménagements importants près de Beaune et de Lure
E 21 Genève-Mont Blanc	77	-	-	77	-	- Tunnel du Mont Blanc en voie d'achèvement	en 1963/1964 : - aménagements importants près du Tunnel du Mont Blanc - déviation de Cluses et des Houches
E 41 Calais-Valen- ciennes vers la Belgique	59	-	34	25	-	- autoroutes Lille- Armentières 17 km - autoroute péri- phérique de Lille	1. autoroute Armentières- Cassel 2. autoroute Cassel-Calais
E 43 Avallon-Dijon	79	-	-	79	-	-	-
E 44 Bellort- Mulhouse	49	-	-	49	-	-	-
E 45 Dole-Genève	88	-	-	88	-	-	- déviation à Dole
E 46 Lyon-Genève	147	-	22	125	-	-	- aménagements importants entre la Cluse et Collonges
E 47 Aix-en- Provence- Marseille	31	15	16	-	-	-	-
E 48 Nîmes-Marseille	110	-	20	90	-	-	- déviation à Salon (sud) - aménagements entre Nîmes et Fourques
E 49 Bordeaux- Marbonne	398	-	110	288	-	-	- des sections d'autoroute ont été mises en chantier (Moux-Bouzeau puis Sud-Est de Bordeaux) - déviation près d'Agen, à Castelnau-d'Ay, etc... - nombreux aménagements

- i. e) A la suite de réunions organisées par la Commission de la CEE et groupant les experts nationaux des six pays, une carte des grands axes routiers de la Communauté a été établie (voir annexe 2).

D'autre part, une liste des recommandations particulières a été adressée en 1960 par la Commission aux différents gouvernements en vue du développement de l'infrastructure des divers modes de transports dans le cadre de la Communauté. Ces recommandations portent essentiellement sur la réalisation de tronçons de soudure permettant la liaison des différents réseaux nationaux. En ce qui concerne le réseau routier français, elles sont les suivantes:

Nice - frontière italienne

Il conviendrait d'accélérer l'aménagement prévu en catégorie II de ce tronçon.

Chambéry - frontière italienne (vers Turin)

L'aménagement de cette liaison pose le problème d'un tunnel transalpin. Des études techniques et économiques sont menées en collaboration avec les experts italiens à ce sujet.

Nancy - Kohl (vers Karlsruhe)

Pour parvenir à une coordination dans le temps des programmes français et allemand, il serait souhaitable d'accélérer les travaux d'aménagement en autoroute en ce qui concerne cette liaison.

Metz - Sarrebruck (vers Mannheim)

Du côté allemand, l'autoroute de Mannheim à Sarrebruck sera complètement ouverte à la circulation en 1961. Il apparaît donc nécessaire que la date de réalisation de l'autoroute Metz - Sarrebruck puisse être rapprochée.

.../...

Nancy - Langros - Chagny

Ce tronçon s'inscrit dans un grand axe nord-sud de la Communauté et est appelé à jouer un rôle très important dans les années à venir. Il s'agit donc, d'une part, de réaliser, dans le plus bref délai, le programme prévu (aménagement en catégorie II pour le tronçon Nancy-Langros, aménagement en autoroute pour le tronçon Langros-Chagny). Il serait souhaitable, d'autre part, d'entreprendre des études approfondies dans le but de déterminer si la solution d'une autoroute ne doit pas être préférée pour le tronçon Nancy-Langros.

Thionville - Luxembourg

Il conviendrait d'examiner à nouveau cette liaison et de libérer le crédit nécessaire à son aménagement dans les meilleurs délais.

Longwy - Mont-St-Martin

Il apparaît nécessaire que le programme français prévoie l'aménagement en catégorie II du très court tronçon entre la frontière luxembourgeoise et Mont-St-Martin en concordance avec la date d'achèvement du prolongement de cette route jusqu'à Luxembourg (1964).

L'ensemble de l'itinéraire de Paris à la frontière luxembourgeoise pourrait être examiné à nouveau du point de vue des dates d'aménagement.

Paris - frontière belge (vers Bruxelles)

Il conviendrait de réaliser dans les meilleurs délais la construction d'une autoroute sur ce tronçon. La mise au point du dossier concernant l'autoroute Paris-Bruxelles pourra être poursuivie en collaboration avec l'Administration belge et la Direction générale des transports.

.../

I - 2 - Investissements

I - 2 - a) Le développement et la modernisation du réseau routier en France repose sur le Fonds d'investissements routier qui a été créé par les lois du 30 décembre 1951 et 3 janvier 1952 : en sont exclus tous travaux d'entretien qui restent à la charge du budget général. La comptabilité de ce Fonds est hors budget et sa gestion est assurée par un "Comité de Gestion" composé de 5 fonctionnaires, de 3 parlementaires et 2 représentants des usagers.

Les programmes sont proposés par la Direction des Routes et exécutés par elle.

Ce Fonds est alimenté par un prélèvement sur la taxe intérieure perçue sur les carburants; la détermination de ce prélèvement a fait l'objet de lois successives. En 1959, par la loi du 28 décembre, il a été fixé à 7,7 % pour l'ensemble des voiries (national, départementale, urbaine et communale).

La loi avait déterminé, jusqu'à 1957 inclus, la répartition, suivant les catégories des réseaux routiers, des crédits du Fonds. Pour l'année 1957, elle était la suivante :

- Réseau national	64 %
- Réseaux départementaux	11,5 %
- Réseaux vicinaux	13,5 %
- Réseaux ruraux	4,5 %
- Réseaux urbains	6,5 %

Les quatre dernières tranches représentaient seulement une participation de l'Etat, le complément étant fourni par les collectivités intéressées, suivant des taux variables.

.../...

I - 2 - b) La loi de finances pour 1958 ne tient plus compte des pourcentages fixés par la loi du 30.12.1951; elle fixe, forfaitairement, à 25 milliards 500 millions d'anciens francs les crédits affectés à la tranche nationale et à 1 milliard 700 millions ceux affectés à l'ensemble des 4 tranches départementale, vicinale, rurale et urbaine.

I - 2 - c) Le budget de 1960 prévoyait les dépenses suivantes (en milliards d'anciens francs) :

	Crédits de payement	Autorisation de programme
<u>BUDGET GENERAL</u> : Travaux		
publics et Transports		
- Travaux d'entretien		
Routes et ponts : entretien et répara- rations	23,645	
- Investissements		
Routes et ponts : reconstruction et grosses réparations	3,120	5,560
<u>COMPTES SPECIAUX DU TRESOR</u> :		
Fonds spécial d'investisse- ment routier		
- Exécution du plan natio- nal d'amélioration du réseau routier	22	25,050
- Exécution du plan départe- mental d'amélioration du réseau routier	1,320	2,700
- Exécution du plan d'amé- lioration de la voirie urbaine	3,270	4,300
- Exécution du plan d'amé- lioration de la voirie communale	1,900	3,000
TOTAL	28,500	35,050

.../...

I - 2 - d) Le tableau suivant récapitule les investissements qui ont été faits en France, dans l'infrastructure routière pour la période 1951 à 1960. (Les chiffres indiqués pour les réseaux locaux sont approximatifs. Ils comprennent la voirie urbaine (notamment Paris, Lyon, etc...)).

en milliards d'anciens francs

	1951 à 1956	1957	1958	1959	1960
<u>I - INVESTISSEMENT DU FONDS ROUTIER</u>					
1) Tranche nationale	90	25	26	28	22
2) Autres tranches	24	12	3	4	6
<u>II - EQUIPEMENT DES RESEAUX LOCAUX</u>	240	40	55	65	80
<u>III - DEPENSES D'ENTRETIEN</u>					
1) Réseau national	103	17	18	21	24
2) Réseaux locaux	490	80	100	110	130
<u>IV - DEPENSES D'INVESTISSEMENT POUR SOCIETES AUTONOMES CONCESSIONNAIRES D'OUVRAGES PUBLICS</u>	18	3	1	2	3
<u>V - RECONSTRUCTION DE PONTS DETRUIES PAR FAITS DE GUERRE</u>					
1) Réseau national	18	1	2	3	2
2) Réseaux locaux	11	4	1	2	2

La répartition des investissements entre les routes existantes (aménagement) et les routes nouvelles (équipement) est la suivante, pour la période 1951 à 1960 :

.../...

en milliards d'anciens francs

- aménagements sur plan:

	- réseau national	65	
	- réseaux locaux (compris urbains)	330	
- construction de déviations et de routes nouvelles	} réseau national	routes ordinaires 83	
		autoroutes	43
		réseaux locaux (compris urbains)	150

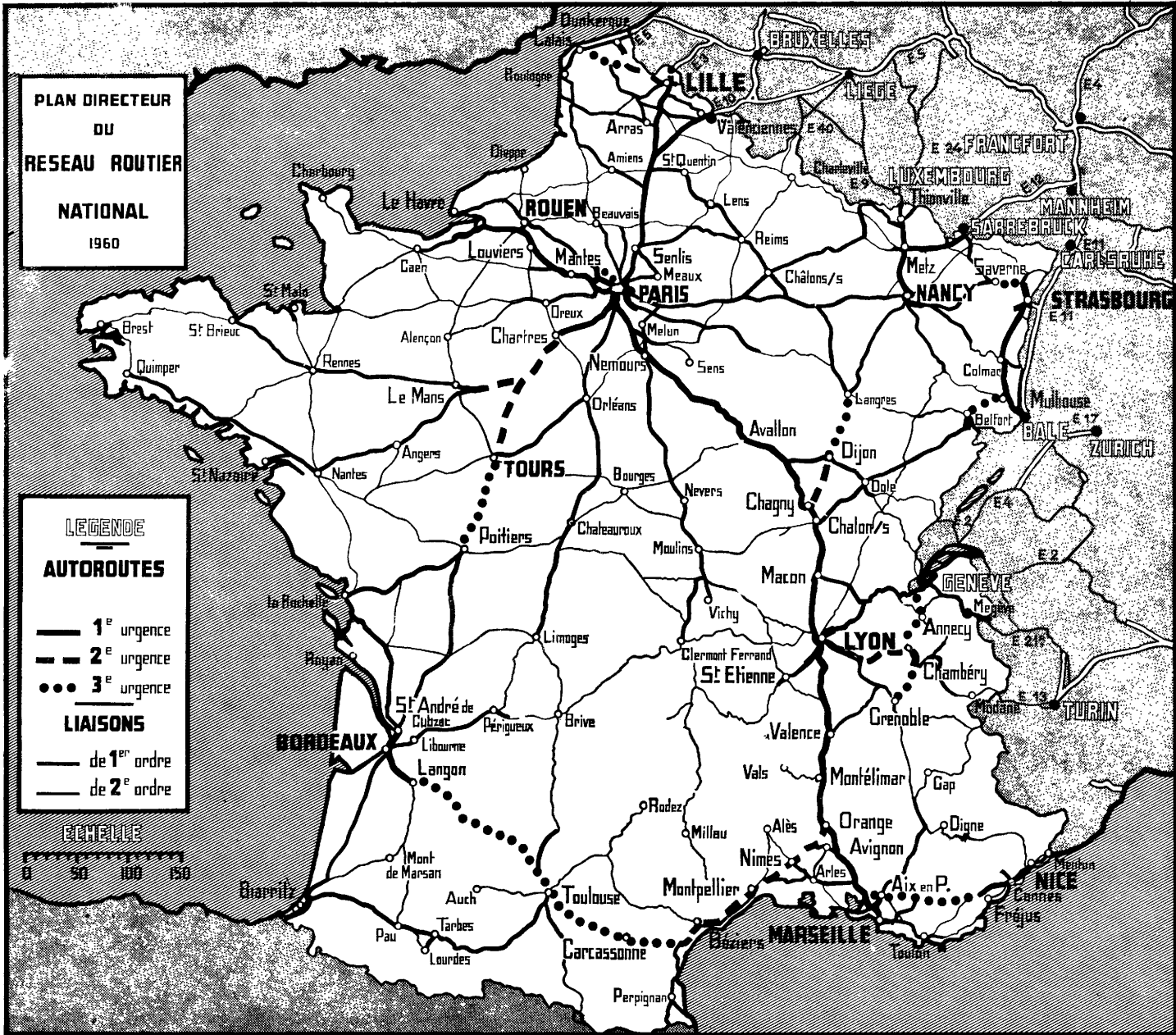
I - 2 - e) Le tableau ci-après nous donne, en ce qui concerne la voirie nationale, et de 1951 à 1960, d'une part les dépenses totales d'investissements et la part réservée sur ceux-ci à la construction d'autoroutes et, d'autre part, les dépenses d'entretien.

Dépenses totales d'investissement (y compris les autoroutes)		Autoroutes	Dépenses d'entretien	
1951	18.000.000 NF	8.475.000 NF	1951	171.000.000 NF
1952	94.940.000	17.420.000	1952	172.500.000
1953	134.000.000	17.380.000	1953	163.300.000
1954	178.500.000	36.180.000	1954	148.700.000
1955 (1)	276.550.000	19.600.000	1955	177.700.000
1956 (2)	284.660.000	36.500.000	1956	184.400.000
1957 (3)	251.380.000	47.400.000	1957	172.300.000
1958 (4)	255.000.000	57.280.000	1958	184.800.000
1959 (5)	284.000.000	87.700.000	1959	207.600.000
1960 (6)	220.000.000	59.350.000	1960	236.450.000

Source: Ministère des Travaux Publics)

- (1) Y compris 31.000.000 NF pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre
- (2) Y compris 30.000.000 NF pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre
- (3) Y compris 14.310.000 NF pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre
- (4) Y compris 24.000.000 NF pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre
- (5) Y compris 30.000.000 NF pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre
- (6) Y compris 15.520.000 NF pour la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre

.../...



I - 2 - f) En ce qui concerne les crédits d'investissement pour les autoroutes, les milieux officiels sont orientés vers la construction d'autoroutes à péage pour les autoroutes de liaison. Le financement serait assuré par des emprunts émis par des sociétés d'économie mixte et gagés par des péages dont le montant ne doit représenter qu'une fraction des avantages résultant de la création de l'autoroute (cas de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur).

Parmi les autoroutes déjà construites, il est possible de donner une indication financière:

- l'autoroute sud de Paris, avec une longueur de 39,75 km a coûté 15 milliards d'anciens francs.

I - 3 Projets

I - 3 - a) Le réseau français des routes nationales étant très bien équilibré géographiquement, l'aménagement des routes nationales constitue le premier effort à faire pour le mettre au niveau international souhaité.

Actuellement en effet, 30 % seulement des routes nationales ont une largeur égale ou supérieure à 7 m, chiffre minimum admis pour une route moderne.

Un programme a été établi. L'adaptation doit porter sur 15.000 km de routes, les aménagements étant essentiellement constitués d'élargissements pour les liaisons de premier ordre et de rectifications pour les autres liaisons. Les liaisons de premier ordre comprennent 6.500 km de routes dont 3.200 km de grands itinéraires. Ces routes seraient toutes aménagées selon les caractéristiques des grands itinéraires et comporteraient trois voies ou même quatre voies dans certains cas, notamment aux abords des

.../...

grandes villes. Les liaisons de deuxième ordre seront aménagées de façon à assurer une certaine homogénéité au réseau et les améliorations porteront essentiellement sur le calibrage et la suppression des goulots et points dangereux. Environ 9.000 km de routes seraient ainsi aménagés.

Le programme d'aménagement du réseau routier français figure sur la carte ci-contre.

I - 3 - b) En ce qui concerne les autoroutes, le programme élaboré en 1955 portait en 1ère urgence sur 1.933 km d'autoroutes. Actuellement 255 km sont construits ou en cours de construction (dont 94 antérieurs à 1955).

Le programme de 1ère urgence élaboré par le Ministre des travaux publics, M. Buron, reprend exactement celui de 1955 quant au kilométrage; il en diffère parfois pour les itinéraires. Y sont prévus les tronçons suivants:

- Paris - Lyon	471 km
- Lyon - Marseille	307 km
- Estérel - Côte d'Azur	48 km (actuellement en service)
- Paris - Lille - Belgique	293 km
- Paris - Normandie	165 km
- Paris - Chartres	64 km
- Thionville - Metz - Nancy	122 km
- Metz - Sarre	71 km
- Strasbourg - Bâle	133 km
- Autoroute de la Côte Basque	36 km
- Autoroutes de dégagement	233 km
Total	1.933 km

Le programme ayant été porté à 3.500 km, le supplément a été réparti en réalisation de 2ème et 3ème urgence.

.../...

Le programme de 2ème urgence comprend les itinéraires suivants:

- Narbonne - Orange	200 km
- Lyon - Chambéry	95 km
- Chartres - Le Mans - Tours	200 km
- Lille - Dunkerque	75 km
- Lille - Tourcoing	15 km
	<hr/>
Total	585 km

Enfin, le programme de 3ème urgence est ainsi défini:

- Tours - Poitiers	105 km
- Bordeaux - Narbonne	395 km
- Aix - Fréjus	120 km
- Chagny - Langres	120 km
- Strasbourg - Saverne	40 km
- Genève - Grenoble	140 km
- Mulhouse - Montbéliard	60 km
- Calais - Cassel	60 km
	<hr/>
Total	1.040 km

Le programme des autoroutes a été établi pour 15 ans (jusqu'en 1975). Pour 1961 les projets de travaux sont les suivants:

- sur l'autoroute Nord de Paris - tronçon Paris - Roissy	12 km
- prolongement de l'autoroute du sud de Paris, jusqu'à Nemours	50 km
- prolongement de l'autoroute de l'ouest jusqu'à Bonnières	40 km
- autoroute du Sud de Lyon et amorce de l'autoroute de la vallée du Rhône	39 km
- autoroute Metz - Thionville (2ème tranche)	15 km
- autoroute ouest de Lille (2ème tranche)	4 km
	<hr/>
Total	160 km

.../...

Le détail du programme de construction des autoroutes en France est synthétisé dans le tableau "France" de l'annexe 1.

I - 3 - c) L'effort de financement de ces programmes coûtera 60 milliards d'anciens francs par an et ceci jusqu'en 1975.

Le financement pourra être réalisé soit par le canal du budget, soit en faisant appel à des capitaux privés (emprunts par exemple), le recours au péage n'étant pas exclu.

I - 3 - d) Quelques précisions peuvent être données, en ce qui concerne les autoroutes, sur les travaux en cours ou prochains:

Paris - Lille: Le tracé est déclaré d'utilité publique sur toute sa longueur.

La construction de Paris - Roye est inscrite au 4ème plan de modernisation.

Paris - Senlis se trouvera engagé en totalité en 1962.

Paris - Normandie: La construction de Orgeval - Chauffour (limite de la Seine et Oise) est en cours. La prolongation de l'autoroute de l'Ouest jusqu'à un point situé à 20 km au sud de Louviers est inscrit au 4ème plan.

Lille - Dunkerque: La section Lille - Armentières (17 km) sera ouverte à la circulation en 1963.

Une partie de Dunkerque - Bergues (2 km sur 11 km) a été mise en service en fin 1961.

Autoroute Est de Marseille: Les travaux sont déjà forts avancés; cette artère sera mise en service fin 1962.

Strasbourg - Bâle: La pénétrante Sud de Strasbourg (15 km) et la section Habsheim (sortie de Mulhouse) à St Louis (sortie de Bâle), longue 19 km, seront mises en chantier.

.../...

Metz - Nancy: Seul le projet de tracé de la section Nancy - Pont-à-Mousson est soumis à l'enquête publique. Les expropriations des propriétés et immeubles à démolir commenceront dans le courant de cette année.

Estérel - Côte d'Azur: L'ensemble de cette autoroute sera ouvert au trafic avant la fin de l'année. Le tronçon de 23,5 km entre Fréjus et Mandelieu est en service depuis le 1er mars.

Vallée du Rhône: La section Lyon - Vienne (autoroute de dégagement de 31 km sans péage) est en chantier.

Vienne - Valence: La construction (en cours) est concédé à la Société d'économie mixte de la vallée du Rhône.

Les déviations d'Orange et de Bedarride-Bompas (est d'Avignon) sont en cours.

Paris - Lyon: - Paris - Corbeil est en service,
- Corbeil - Nemours et Auxerre - Avallon
sont en construction
- les déviations de Tournus et d'Anse-Ville-
franche intégrables à l'autoroute sont
lancées.

.../...

II - P A R CII - 1 - Situation actuelle

II - 1 - a) Au 1er janvier 1960, le parc automobile français était de:

- 6.220.000 véhicules à 4 roues
- 6.600.000 véhicules à 2 roues.

La répartition entre les différents types de véhicules est la suivante:

4 roues		2 roues	
Voitures particulières	: 4.700.000	Cyclomoteurs (1)	4.775.000
Autobus et autocars	: 40.000	Vélocycleurs (2)	960.000
Véhicules industriels	: 1.480.000	Motocyclettes (3)	335.000
		Scooters (4)	530.000
TOTAL	6.220.000	TOTAL	6.600.000

Pour être complet, il faut mentionner 180.000 remorques ou semiremorques, 720.000 tracteurs agricoles et 20.000 tracteurs routiers.

(Source: UNION ROUTIÈRE DE FRANCE)

- (1) Cyclomoteur: Tout véhicule pourvu d'un moteur thermique auxiliaire d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et possédant les caractéristiques normales des cycles quant à ses possibilités d'emploi.
- (2) Vélocycleur: Tout véhicule à 2 roues pourvu d'un moteur thermique dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et ne répondant pas à la définition du cyclomoteur.
- (3) Motocyclette Cette catégorie englobe tous les véhicules à 2 roues dont le moteur est d'une cylindrée supérieure à 125 cm³.
- (4) Scooter: Il entre dans la catégorie légale des vélocycleurs lorsque la cylindrée n'excède pas 125 cm³. Dès que la cylindrée dépasse 125 cm³, il entre dans la catégorie légale des motocyclettes.

.../...

II - 1 - b) La répartition suivante est donnée relativement aux seuls camions, d'une part suivant leur emploi (pour compte de tiers ou pour compte propre) et d'autre part suivant leur charge utile:

	Transport pour compte de tiers	Transport pour compte propre	Total
En dessous de 1000 kg	7.300	577.400	584.700
1000 à 2900 kg	25.100	458.000	483.100
3000 à 4500 kg	14.600	83.900	98.500
4600 à 6500 kg	15.400	69.800	85.200
6600 à 8900 kg	10.500	27.100	37.600
9000 kg et plus	12.400	17.500	29.900
TOTAL :	85.300	1.233.700	1.319.000

(Source: Commission Economique pour l'Europe)

II - 2 - L'évolution du parc automobile (4 roues) français se présente suivant le tableau ci-après:

PARC DES VEHICULES EN SERVICE AU 1er JANVIER 1960

(Unité: millier)	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Voitures particulières et commerciales	2.667	3.016,2	3.476,5	3.972,2	4.511,9	5.019,1
Camionnettes, camions et véhicules spéciaux	1.080	1.140,1	1.228,7	1.319,1	1.408,4	1.485
Autocars et autobus	29,5	29,6	31,2	32,9	34,4	35,6
Tracteurs routiers	15	15,8	17,7	19,4	21,3	23
Tracteurs agricoles, forestiers et autres	242,5	293,1	376,2	474,8	559,9	636
Parc total :	4.034,0	4.494,8	5.130,3	5.818,4	6.535,9	7.198,7

Source: L'Opinion Economique et Financière du 12-5-1960

.../...

II - 3 - La production automobile française

II - 3 - a) Elle est synthétisée dans le tableau suivant:

(chiffres en milliers)

	Voitures de tourisme et commerciales	Véhicules utilitaires	
1937	181	27)	Estima- tion
1950	257	100)	
1951	314	127)	
1952	370	129	
1953	368	128	
1954	437	161	
1955	553	170	
1956	649	176	
1957	724	202	
1958	924	201	
1959	1.085	196	
1960	1.175	170	

Source: Office Statistique des Communautés Européennes:
1960, n° 5; 1961, n° 9

II - 3 - b) Le tableau suivant donne, par année, la production des véhicules motorisés à 4 et 2 roues immatriculés en France, dans la métropole seulement:

Année	Voitures par- ticulières	Véhicules utilitaires	Motocyclettes Véломoteurs Scooters	Cyclomoteurs
1951	216.000	100.000	174.000	272.000
1952	290.000	105.000	215.000	355.000
1953	283.000	102.000	243.000	483.000
1954	332.000	127.000	270.000	619.000
1955	414.000	138.000	293.000	775.000
1956	486.000	147.000	232.000	879.000
1957	561.000	163.000	185.000	858.000
1958	590.000	-	-	-
1959	565.000 (1)	-	-	-

(1) Estimation

Source: CEMT, Comité de Coordination des Investissements, 21-10-1959;
Office statistique des Communautés Européennes 1960 - no. 5

Ce tableau nous prouve:

- que l'acquisition de voitures particulières est toujours plus importante d'année en année jusqu'en 1957 et qu'elle était 2,6 fois plus forte en 1957 qu'en 1951;
- que l'acquisition de véhicules utilitaires a, elle aussi, augmenté d'année en année jusqu'en 1957 et qu'elle était 1,63 plus forte en 1957 qu'en 1951;
- que l'acquisition de motocycles, vélomoteurs, scooters, est en train d'accuser un ralentissement très marqué depuis 1956 et qu'elle est retombée, en 1957, pratiquement au même niveau qu'en 1951;
- que l'acquisition de cyclomoteurs accuse elle aussi un ralentissement, beaucoup moins prononcé cependant que la catégorie précédente. Il y a même lieu de noter que ce ralentissement s'est annoncé deux ans plus tard que celui de la catégorie "motocyclettes", "vélomoteurs et scooters".

III - TRAFIC

III - 1 - D'après "Nouvelles de la Circulation Routière" de Septembre/Octobre 1958, l'expansion des transports routiers en France a été bien supérieure à celle de la production industrielle et des autres modes de transport, dont les indices respectifs sur la base 100 en 1938 étaient en 1956 de 175 pour la production industrielle, 164 pour la SNCF, 133 pour les voies navigables et de l'ordre 300 pour les transports routiers.

III - 2 - En France les transports de marchandises pour compte de tiers sont assujettis à la délivrance d'autorisations: celles-ci sont accordées, sans limite de temps, sous la forme de contingents préalablement fixés, répartis par zone et attribués à chaque entreprise. On distingue trois catégories d'autorisations qui sont, pratiquement, fonction de l'étendue de la zone dans laquelle le transporteur veut exercer son activité:

- la zone de camionnage délimitée par un cercle de 40 km de rayon autour de la commune du centre d'exploitation,
- les zones courtes dont les limites sont comprises entre les cercles de 100 et 150 km de rayon ayant pour centre le chef-lieu du département;
- la zone longue qui couvre l'ensemble du territoire métropolitain.

Il n'est requis aucune autorisation pour les transports pour compte propre.

III - 3 - Trafic de marchandisesIII - 3 - a) Trafic intérieur

Le tableau ci-après indique les parts respectives des divers modes de transport dans le total du trafic en France (tonnage kilométrique). Pour la route, les

.../...

données s'entendent camionnage exclu et compte tenu des réserves qui s'imposent en ce qui concerne l'évaluation de ce trafic.

Mode de transport	1929 %	1938 %	1949 %	1952 %	1953 %	1954 %	1955 %	1956 %	1957 %
FER	80,2	65,9	74	70,7	67,6	65,7	66,5	67,1	67,8
EAU	13,1	20,6	10,8	12,4	13,1	13,1	12,5	12,2	12,2
ROUTE	6,7	13,5	15,2	16,9	19,3	21,2	21	20,7	20

Source: Notes de Presse du Ministère belge des Communications:
Tableau extrait du "Bulletin de Documentation de la S.C.E.T.A.
no. 104 d'avril 1959

Pour l'année 1955, le trafic routier de marchandises se décomposait comme suit:

	Tonnes kilométriques (en milliards de TK)	Tonnage (en millions de T)
<u>TRANSPORTEURS PUBLICS</u>		
- Trafic local	1,6	141
- Trafic entre 50 et 150 km	2,2	27
- Trafic à plus de 150 km	9,5	28
TOTAL	<u>13,3</u>	<u>196</u>
<u>TRANSPORTEURS PRIVÉS</u>		
- Trafic local	5,0	536
- Trafic entre 50 et 150 km	4,2	61
- Trafic à plus de 150 km	3,9	16
TOTAL	<u>13,1</u>	<u>613</u>
<u>RECAPITULATION</u>		
- Trafic local	6,6	677
- Trafic entre 50 et 150 km	6,4	88
- Trafic à plus de 150 km	13,4	44
TOTAL	<u>26,4</u>	<u>809</u>

Source: Commission des Comptes des Transports de la Nation,
2e Rapport Général

Le tonnage de marchandises transportées par la route en 1956 était de 699 millions de tonnes (204 millions pour le chemin de fer et 63 millions pour les voies navigables)(Source: Statistisches Bundesamt).

Les estimations de l'INSEE pour 1957 indiquent une activité de l'ordre de 759 millions de tonnes (soit 73% du transport total de marchandises) représentant 21,4 milliards de T/km.

III - 3 - b) Trafic international

Le développement des transports routiers internationaux est passé, pour la France, de 344.000 t en 1952 à 1.500.000 t en 1956, mais le pourcentage du tonnage transporté par véhicules français entre la France et les pays voisins est très faible: 30% avec la Belgique, 14% avec l'Allemagne, 2,5% avec les Pays Bas 1,2% avec l'Italie.

Source: Nouvelles de la Circulation Routière de septembre/octobre 1958.

III - 4 - Trafic voyageurs

Les transports routiers assurent approximativement 75% des transports de voyageurs (48% pour les voitures particulières, 12,75% pour les autobus et cars, 14,25% pour les deux roues). (Source: Nord Industriel et Commercial du 24-1-1959)

Pour les transports de voyageurs en France, il y a:

- 14.000 km de lignes régulières qui desservent 30.000 communes et couvrent 450.000 km. Les services parcourent 484 millions de km par an (Source: "Entreprise" du 14 mars 1959).

La Commission des Comptes des Transports de la Nation, dans son deuxième Rapport général, donne les précisions suivantes, pour l'année 1954:

- Kilométrage parcouru

a) par les services interurbains réguliers:	450 millions
b) par transports occasionnels:	80 millions

- Voyageurs/Kilomètres

a) des transports réguliers:	7,5 milliards
b) des transports occasionnels	1,5 milliards

.../...

Pour l'année 1960, les chiffres sont les suivants :

- Nombre de véhicules/km : 500 millions (services réguliers)
130 millions (services occasionnels)
- Nombre de voyageurs/km : 7 milliards (services réguliers)
4 milliards (services occasionnels)

On constate un accroissement sensible du trafic occasionnel (ramassages d'ouvriers et d'élèves)

IV - ASPECTS ECONOMIQUES DU TRANSPORT ROUTIER

IV - 1 - Influence dans la formation du revenu national

Pour l'année 1955, le chiffre d'affaires de la circulation routière, compte non tenu des transports routiers effectués par la Défense Nationale et les autres administrations, est estimé à 1.434 milliards de francs. Cette somme se répartit suivant le tableau ci-après (chiffres en milliards):

<u>TRANSPORTS PUBLICS</u>		<u>TRANSPORTS PRIVES</u>	
Voyageurs	55	Voyage. s (cars)	4
Taxis	25	Marchandises	430
Marchandises	185	Dépenses des voitures particulières à 2 et 4 roues	735
Total	265	Total.....	1169
TOTAL GENERAL = 1.434			

Si l'on tient compte de l'augmentation du parc automobile (30% pour les 4 roues, 50% pour les 2 roues), de l'accroissement des prix et de l'expansion industrielle depuis 1955 (plus de 20%), on peut admettre que l'ensemble des dépenses de la circulation routière en 1958, transports militaires compris, avoisine 2.000 milliards de francs.

(Nouvelles de la circulation routière de Septembre/Octobre 1958)

IV - 2 - Après le tableau précédent, donnant une estimation de la circulation routière en France, le tableau ci-après nous précise le nombre des travailleurs qui vivent directement ou indirectement de la route et de l'automobile en France.

Construction automobile (cycles et motocycles compris)	168.000 personnes
Equipements automobiles (automobiles, cycles et motocycles)	85.000 "
Réparation et Commerce de l'automobile	170.000 "
Carrosserie	32.000 "
Pneumatiques	30.000 "
Pétrole	66.000 "
Entreprises de travaux routiers	90.000 "
Personnel de l'Administration des Ponts et Chaussées	60.000 "
Personnel assurant la police de la circulation routière	20.000 "
Transports publics	150.000 "
Transports privés	225.000 "
Taxis et voitures de louage	60.000 "
Assurances	10.000 "
Divers	70.000 "
	<hr/>
Total :	1.236.000 personnes

La population active de la France étant de 19,5 millions de personnes, on voit qu'un français sur 16 vit de la circulation routière, encore n'avons-nous pas compté de nombreuses professions dont l'activité est pour une très large partie liée à l'activité de la route: l'hôtellerie par exemple.

(Source: Union Routière de France)

IV - 3 - Recettes fiscales fournies par les transports routiers

Le tableau suivant donne, en regard du chiffre des recettes fiscales totales, celui des recettes fiscales officielles du transport routier (en milliards de francs):

..../...

(en milliards de francs)

	1957	1958	1959
A - RECETTES FISCALES TOTALES DE L'ETAT	3.648	4.392	4.968
B - RECETTES FISCALES DE LA ROUTE			
- Taxes sur carburants	358	483	548)
- Taxes sur véhicules:			
- vignette	35,2	39	39) (a)
- taxe au poids	16,4	17	17)
- permis de conduire (carte grise)	11,9	15	16)
TOTAL B	421,5	554	629 (a)
- POURCENTAGE DE B PAR R.PPORT A A	11,6	12,6	12,5

1 68 1

(a) Chiffres approximatifs

Source: L'Opinion Economique et Financière du 12-5-1960 et
Office statistique des Communautés Européennes (1960 no. 5)

VII/5677/61-F

Ce tableau statistique ne couvre pas un nombre d'années suffisant et ne permet pas, en conséquence, de tirer des conclusions vraiment significatives. Cependant, il semble laisser entrevoir, que le pourcentage des recettes fiscales de la route par rapport aux recettes fiscales totales de l'Etat soit pratiquement en augmentation d'année en année, ce qui paraît normal, d'ailleurs, eu égard à l'augmentation régulière du trafic.

Toutefois, cette augmentation du pourcentage ci-dessus, semble vouloir s'amincir. D'après "l'Opinion Economique et Financière" du 12-5-1960, de 1958 à 1959, la consommation totale de carburants-auto a augmenté de 4,5%. Mais le parc automobile moyen s'est accru de 12,3%. Le rapprochement de ces deux pourcentages permet de déduire que la consommation par véhicule a baissé entre 1958 et 1959. L'écart entre les deux chiffres est, en effet, trop grand pour que les progrès techniques suffisent seuls à l'expliquer et il est vraisemblablement dû, en partie, à une diminution du kilométrage parcouru.

4 - ITALIE

.../...



I - INFRASTRUCTURE ROUTIERE

I - 1) Situation actuelle

I - 1 - a) Réseau routier au 31.12.1959

Groupe de régions	pourcentage de territoire montagneux	Longueur en km			Longueurs totales
		nationales	provinciales	communales	
Italie septentr.	68	7.733	15.838	74.444	98.015
Italie centrale	93	5.551	13.243	24.494	43.288
Italie méridionale et insulaire	85	12.284	18.500	9.605	40.389
Total	80 (moyenne)	25.568	47.581	108.543	181.692

NOTE : Il existe également des routes communales, urbaines et militaires, mais pour lesquelles on ne possède pas de données précises.

<u>Longueur en km pour 100 km²</u>	<u>Etat de la surface de roulement (estimation)</u>
Routes nationales 8,49	Routes nationales : 49,5 % très bon;
Routes provinciales 15,80	40 % bon;
Routes communales 36,03	10,5 % médiocre;
Total 60,32	Routes provinciales : 72% protégées par revêtement souple ou dur;
	28% macadam;
	Routes communales : 5% protégées par revêtement souple ou dur;
	95% macadam et fond naturel.

Source: A.N. F. I. A. A. (Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche e Affini)

Pour avoir une idée sommaire de l'effort accompli par l'Etat et les provinces, il peut être intéressant de confronter les situations de 1950, 1955 et 1959 pour les routes nationales et provinciales.

I - 1 - b Routes nationales - Comparaison des situations en 1950, 1955 et 1959

	Longueur totale		Nombre de km de routes aux 100 km ²		Longueur de routes asphaltées km		pourcentage	
	1950	1955	1950	1955	1950	1955	1950	1955
Italie septentrionale	7234	7364	6,05	6,15	5982	6598	82,7	89,5
Italie centrale	5008	5279	6,80	7,17	4036	5057	80,6	95,8
Italie méridionale	9431	12177	8,75	11,29	5718	10894	60,6	89,5
Totaux et moyennes générales	21673	24820	7,20	8,25	15763	22539	72,6	90,8
								97,-

.../...

Routes provinciales - comparaison des situations en 1950, 1955 et 1959

	Longueur totale (en km)		Nbre de km de routes aux 100 km ²		Longueur de routes asphaltées km				pourcentage			
	1950	1955	1950	1955	1950	1955	1950	1955	1950	1955		
Italie septentrionale	13.438	14.413	15.838	11,23	12,06	13,21	6.419	7.100	47,8	49,-		
Italie centrale	8.421	12.218	13.243	11,45	16,60	18,00	2.001	3.000	23,8	29,-		
Italie méridionale et insulaire	20.036	17.283	18.500	18,59	16,03	17,16	2.607	3.000	13,01	17,-		
Totaux et moyennes générales	41.895	43.914	47.581	13,95	14,58	15,80	11.027	13.100	26,3	29,8	D'après estimation 72 % protégées 28 % macadam	

.../...

Les deux tableaux précédents montrent que l'intervention de l'Etat a été orientée jusqu'à présent, moins vers une augmentation du réseau routier qui s'est avéré insuffisant en regard de l'accroissement du trafic, que vers une extension de l'asphaltage des routes, tâche qui peut être considérée comme terminée en ce qui concerne les routes nationales.

L'intervention des administrations provinciales a été moins importante.

Il faut noter, par ailleurs, que les variations des longueurs des réseaux nationaux et provinciaux sont dues, en partie, à des changements de classification: des routes provinciales sont devenues routes nationales et des routes communales sont devenues routes provinciales.

L'aménagement du réseau provincial effectué en Italie méridionale et insulaire a été largement financé par la Caisse du Midi (Cassa per il Mezzogiorno), organe financier créé par l'Etat italien pour les interventions rapides et directes dans tous les secteurs de la production, en vue d'élever le niveau économique de l'Italie du Sud.

I - 1 - c) Routes internationales et autoroutes

Un certain nombre de routes internationales traversent l'Italie; elles sont récapitulées au tableau qui suit. On remarque que le caractère d'autoroute est ou doit être donné à plusieurs tronçons de ces routes internationales. A cet égard un paragraphe spécial doit être consacré aux autoroutes en Italie en raison de l'importance qu'elles y prennent.

.../...

ROUTES INTERNATIONALES INTERESSANT L'ITALIE

N° de la route	Itinéraire total	Parties intéressant l'Italie	km	Autoroutes prévus sur l'itinéraire it.
	<u>Grandes routes de trafic international</u>			
E 1	Londres-Paris-Roma-Palermo	Ventimiglia-Roma-Napoli-Palermo	1875	Roma-Napoli-Reggio Calabria
E 2	Lucerne-Leusanne-Milano-Brindisi	Simplon-Milano-Brindisi	1185	Arona-Milano-Bologna-Pescara
E 6	Roma-Berlino-Oslo-Levanger	Brennero-Verona-Bologna-Roma	790	Brennero-Bologna-Firenze-Roma
E 7	Roma-Vienne-Varsovie	Villach-Udine-Padova-Bologna-Roma	821	Cesena-Forli'-Bologna et Padova-Udine
E 9	Amsterdam-Bâle-Genova	Chiasso-Milano-Genova	211	Genova-Serravalle-Milano-Chiasso
E 13	Lyon-Venezia	Modane-Milano-Venezia	530	Torino-Milano-Brescia-Padova-Venezia
E 14	Trieste-Prague-Stettin	Villach-Udine-Trieste	169	Udino-Trieste
E 21	Aosta-Torino-Savona-Genova	Aosta-Genova	317	Genova-Savona-Torino-Aosta
E 21a	Martigny-Grand St-Bernard Aosta	Grand St-Bernard-Aosta	45	
E 21b	Genève-Mont-Blanc-Aosta	Mont-Blanc-Aosta	10	
		Total	5953	km.

Embranchements et rocares

N° de la route	Itinéraire total	km.	Autoroutes prévues sur l'itinéraire italien
E 53	Torino-Tortona	115)	
E 54	Casteggio-Piacenza	47)	Torino-Piacenza
E 55	Migliarino-Pistoia	39	Migliarino-Lucca-Pistoia
E 56	Ponte-Garigliano-Foggia	204)	
E 57	Napoli-Arienza	35)	Napoli-Bari
E 58	Bari-Taranto	87	
E 59	Messina-Siracusa	172	Messina-Catania
E 91	Cervignano-Ronchi	16	Venezia-Trieste
	Total	715 km.	

I - 1 - d) Autoroutes - Sont considérées comme telles les routes réservées exclusivement à la circulation des véhicules à moteur et qui, notamment, ne sont accessibles qu'en des complexes d'accès spécialement aménagés et ne comportant aucune intersection à niveau. La situation en Italie était la suivante au 31 décembre 1960:

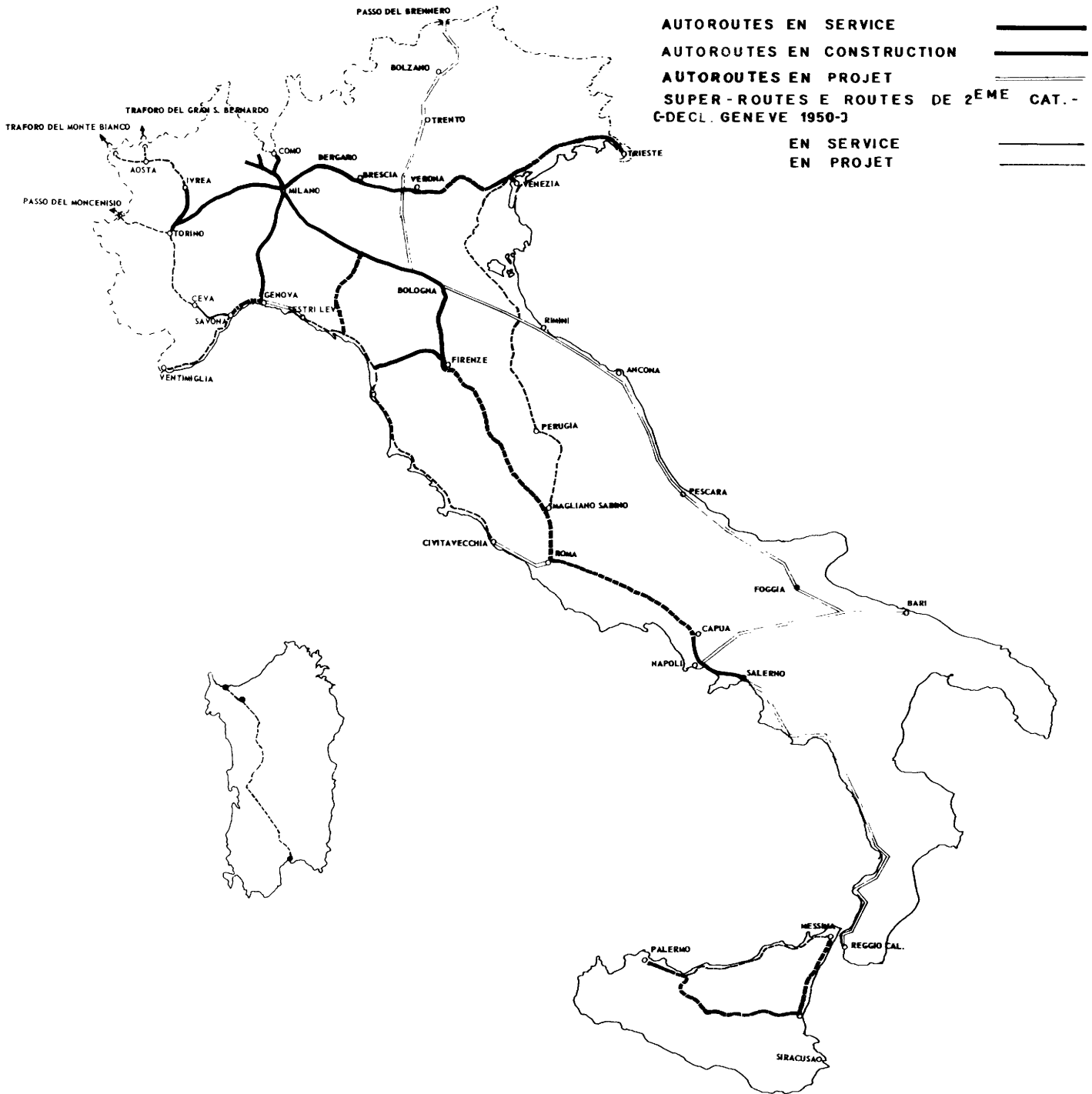
- km. 1172,840 d'autoroutes exploitées)
- km. 339,791 " en construction) Voir carte
- km. 376,500 doublements d'autoroutes existantes, (ci-contre
- en cours d'exécution)
- km. 1.203 d'autoroutes en projet.)

La situation autoroutière italienne, présente et à venir, est synthétisée dans le tableau "Italie" de l'annexe 1.

.../...



ROUTES A GRAND TRAFIC DU PLAN DECENNAL ITALIEN



Les autoroutes déjà en service sont les suivantes:

A. Gérées directement par l'A.N.A.S. (Azienda Nazionale Autonoma delle strade)

1. Milano-Laghi	km.	84,007
2. Milano-Bergamo-Brescia	"	98,046
3. Firenze-Mar Mediterraneo	"	81,333
4. Genova-Serravalle	"	50,040
5. Roma-Ostia (transit sans péage)	"	23,500
6. Voltri-Celle Ligure-Albissola	"	21,200

358,126

B. En concession

1. Napoli-Pompei	km.	23,346
2. Milano-Torino	"	125,870
3. Padova-Venezia	"	24,570
4. Milano-Bologna - Sasso Marconi	"	206,000
5. Capua-Napoli	"	40,000
6. Serravalle-Tortona - Binasco-Milano		84,500
7. Ceva-Savona	"	42,000
8. Torino-Ivrea	"	42,000
9. Brescia-Verona	"	63,500
10. Cava dei Tirreni - Cavalone di Salerno	"	7,428
11. Sasso Marconi-Firenze	"	74,000
12. Verona-Padova	"	81,500

814,714

Total km..... 1.172,840

=====

Autoroutes en construction

1. Firenze-Ugnano	km.	6,000
2. Firenze sud-Monte S.Savino	"	62,000
3. Magliano Sabina-Roma	"	52,000
4. Roma-Capua	"	163,000
5. Ivrea-Quincinetto	"	14,000
6. Pompei-Cava dei Tirreni	"	20,892
7. Canalone di Salerno- S.Eremita (Salerno)	"	0,899
8. Genova-Voltri et Albissola-Savona	"	21,000

Total " 339,791

=====

VII/5677/61-F

Doublement d'autoroutes existantes, en cours d'exécution

1. Padova-Mestre (1961)	km. 25,000
2. Firenze-Mare Mediterraneo	" 83,000
3. Torino-Milano (1962)	" 125,000
4. Genova-Serravalle	" 50,000
5. Milano-Bergamo-Brescia (1961)	" <u>93,500</u>

Total: km 376,500

I - 2 - Investissements de l'Etat

I - 2 - a) Loi du 21 mai 1955, n°463 (piano Romita): 120 milliards

Cette loi prévoit l'investissement de 100 milliards de lires, à titre de contribution de l'Etat pour la construction et l'exploitation d'autoroutes.

Ces investissements seront couverts en 10 ans (10 milliards par an, à partir de l'exercice financier 1955-56 jusqu'à celui de 1964-65).

La loi prévoit encore 20 milliards pour les améliorations et la construction de nouvelles routes dans le Midi (2 milliards par an, à partir de l'exercice 1955-56 jusqu'à celui de 1964-65).

I - 2 - b) Loi du 19 novembre 1956, n° 1328 : 50 milliards (qui atteignent 100 milliards avec les charges d'intérêts)

L'A.N.A.S. est autorisée à effectuer des emprunts jusqu'à 50 milliards pour le doublement et la modernisation des autoroutes qu'elle exploite directement (Genova-Serravalle; Milano-Bergamo-Brescia; Firenze-Mare).

L'A.N.A.S. réalise ces emprunts, qui atteignent aujourd'hui les 20 milliards, avec l'I.N.A. et le "Conserzio di Credito per le Opere Pubbliche", payant des intérêts très élevés (8,50 % environ). A la fin des exercices financiers pendant lesquels les emprunts seront couverts, l'A.N.A.S. aura donc supporté une charge de 100 milliards environ.

.../...

I - 2 - c) Loi du 21 mars 1958, n° 298: 6 milliards

L'Etat s'est engagé pour une contribution de 6 milliards en ce qui concerne la construction de l'autoroute Venezia - Trieste.

I - 2 - d) Loi du 12 février 1958, n° 126: 180 milliards

Le Ministère des travaux publics prévoit la classification et l'aménagement des routes communales qui seront exploitées par les provinces d'après les dispositions de la loi ci-dessus.

La contribution de l'Etat pour ces aménagements est prévue pour un montant de 180 milliards; elle peut couvrir jusqu'à 80 % des dépenses supportées par les administrations provinciales pour les travaux.

Les investissements sont partagés en huit années avec des cotisations progressives croissantes à partir de 1957/58, jusqu'à 1964/65.

I - 2 - e) Loi du 13 août 1959 n° 904 pour l'aménagement des routes de l'Etat et l'achèvement du programme autoroutier: 240 milliards

L'Etat réserve 40 milliards pour la construction et l'exploitation des autoroutes Bologna-Rimini-Pescara, Messina-Catania et Catania-Palermo, et 200 milliards pour l'aménagement et la modernisation des routes de l'Etat.

43 milliards obtenus par l'Emprunt National, et affectés aux routes, seront ainsi répartis:

- 20 milliards pour l'aménagement des routes provinciales qui reviendront à l'Etat, d'après le reclassement prévu, par la loi n° 126;
- 20 milliards (à adjoindre aux 180 milliards déjà affectés) pour compléter les investissements prévus par la loi n° 126 pour l'aménagement des routes communales qui passeront aux provinces;
- 3 milliards pour les routes de l'Etat en Sicile.

VII/5677/61-F

R é s u m é

A u t o r o u t e s	R o u t e s d e l ' E t a t et viabilités ordinaires
100 milliards (loi n° 463)	20 milliards (loi n° 463)
100 " (loi n° 1.328)	180 " (loi n° 126)
6 " (loi n° 298)	200 " (loi n° 904)
3 " (loi n° 846)	43 " (Emprunt Na- tional)
40 " (loi n° 904)	
<hr/> 249 milliards	<hr/> 443 milliards
<u>Total général: 692 milliards</u>	

Source: Notiziario F.I.S. (Federazione Italiana della Strada)

I - 3 - Projets

I - 3 - a) Autoroutes en programme

1. Bologna - Rimini - Ancona - Pescara	km.	360
2. Venezia - Trieste (avec bretelle vers Palmanova - Udine)	"	146
3. Monte S.Savino - Magliano Sabino	"	123
4. Fornovo - Pontremoli	"	53
5. Napoli - Bari	"	245
6. Palermo - Catania	"	190
7. Messina - Catania	"	86
	<hr/> Total km.	<hr/> 1.203
		<hr/>

Source: F.I.S.

I - 3 - b) Nouveau programme autoroutier italien
(voir carte en regard de la page 76)

Un projet de loi relatif à un programme national de constructions autoroutières à achever au cours de 1971 a été présenté au Sénat par le gouvernement italien.

Le plan prévoit la réalisation d'environ 5.120 km. d'autoroutes, à laquelle l'Etat participerait avec une contribution supérieure à 1.000 milliards de liras.

Le projet de loi ci-dessus prévoit encore que 40 % au moins des investissements sont réservés au Midi de l'Italie.

L'exécution sera répartie entre l'A.N.A.S. et l'I.R.I. (Istituto per la Ricostruzione Industriale).

Le programme prévoit l'exécution des travaux suivants:

1) Autoroutes sans péage

- Salerno - Reggio Calabria (420 km.)

à construire par l'A.N.A.S. et dont la totalité des frais sera à la charge de l'Etat.

2) Autoroutes à péage

a) Exploitées par l'I.R.I.

- Milano - Napoli (achèvement du tronçon Firenze - Roma sur le parcours Incisa Valdarno - Monte San Savino - Magliano Sabina).

.../...

VII/5677/61-F

Autoroutes A.N.A.S.

(achèvement des travaux en cours et doublement du parcours Milano - Laghi)

- Como - Chiasso
- Genova - Sestri Levante
- Brennero - Verona - Autostrada del Sole
- Padova - Bologna
- Bologna - Canosa
- Firenze - Mare (achèvement des travaux en cours)
- Roma - Civitavecchia
- Napoli - Bari

pour un total de 2.000 km environ.

b) Autres autoroutes à péage à exploiter: 1.200 km.

3) Superroutes et raccords à construire directement par l'A.N.A.S., environ 1.500 km, dont:

- Magliano Sabina - Cesena - Venezia
- Grosseto - Siena - Fano
- Livorno - Civitavecchia
- Battipaglia - Potenza - Metaponte
- Porto Torres - Sassari - Cagliari

R E S U M E

Autoroutes sans péage	km	420
Autoroutes à péage	km	3.200
Superroutes et raccords	km	1.500
		<hr/>
	km	5.120

.../...

I - 3 - c) Caractéristiques techniques principales des nouvelles autoroutes

A cause des difficultés morphologiques, géologiques, historiques et panoramiques des régions traversées et en prévision du trafic qui se développera sur chaque autoroute, trois types d'autoroutes ont été prévus dans l'étude du projet, dont les caractéristiques techniques sont ci-dessous mentionnées:

Caractéristiques du projet	Types d'autoroutes		
	A	B	C
Vitesse minimum prévue au projet :	<u>100 km/h</u>	<u>100 km/h</u>	<u>80 km/h</u>
Rayon minimum de courbure:			
- normal	500 m	500 m	300 m
- exceptionnel	300 m	300 m	150 m
Distance minimum de visibilité:			
- normal	250 m	250 m	200 m
- exceptionnel	150 m	150 m	150 m
Pente maximum:			
- normal	4%	4%	5%
- exceptionnel	6%	6%	7%
Sections typiques:			
- sur parcours normal	24 m et plus	18,70 m	14,10 m) 18,70 m)
- sur ponts et viaducs	2 x 8,60 m	16,70 m	12,10 m
- sous tunnels	2 x 9,50 m	10,00 m	10,00 m

Les expropriations pour la construction d'autoroutes du types B et C, seront prévues de façon que ces dernières puissent être en suite aménagées en autoroutes du type A en fonction de l'accroissement éventuel du trafic.

Source: Notiziario F.I.S. - décembre 1960

.../...

I - 3 - d) A la suite de réunions organisées par la Commission de la C.E.E. et groupant les experts nationaux des Six Pays, une carte des grands axes routiers de la Communauté a été établie (voir annexe 2)

D'autre part, une liste de recommandations particulières a été adressée par la Commission aux différents gouvernements en vue du développement de l'infrastructure des divers modes de transport dans le cadre de la Communauté. Ces recommandations portent essentiellement sur la réalisation de tronçons de soudure permettant la liaison des différents réseaux nationaux.

En ce qui concerne le réseau routier italien, elles sont les suivantes:

- Turin - frontière française:

L'aménagement de cette liaison pose le problème d'un tunnel transalpin. Les études déjà entreprises à ce sujet du côté italien devraient être poursuivies en collaboration avec l'administration française.

- Brenner - jonction avec l'autoroute du Soleil :

En raison de l'importance toute particulière de cette liaison qui est la plus naturelle et la plus économique entre, d'une part, l'Italie et, d'autre part, l'Europe Centrale et le Nord de l'Europe, il conviendrait de réaliser au plus vite l'aménagement en autoroute de ce tronçon.

- Tunnel au nord de Milan :

Les études relatives à la construction d'un tunnel au nord de Milan pour faciliter le franchissement de la chaîne des Alpes sur le grand itinéraire E 9 devraient être poursuivies.

II - PARC DES VEHICULES

II - 1 - Véhicules en circulation

D'après une estimation, il y avait 2.052.000 véhicules en circulation au 31 décembre 1959; la densité était de 1 véhicule pour 24,3 habitants et de 1 voiture particulière pour 30,5 habitants.

Evolution du nombre d'habitants par véhicule (de 1955 à 1959)				
<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>	<u>1959</u>
39,0	34,3	30,2	27,4	24,3

Source: A.N.F. I.A.A.

II - 2 - Situation globale

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Vélocoteurs, scooters et motocycles	2.520.963	2.830.266	3.056.719	3.249.233	3.466.656	3.690.000 (+)
Voitures particulières	861.319	1.051.004	1.237.622	1.421.297	1.644.247	1.990.000
Autobus (urbains, extra-ur- bains, loués, privés)	18.111	19.537	21.026	22.098	22.697	24.324
Remorques pour voyageurs	692	683	668	735	718	701
Tripoteurs pour marchandises	89.886	116.153	136.354	146.587	169.532	194.000
Camions	330.778	376.955	392.189	412.895	430.487	452.000
Tracteurs routiers	1.032	1.345	1.707	2.095	2.413	2.900
Remorques et semi-re- morques pour marchandises	33.399	36.171	37.494	37.975	40.486	43.000
T O T A L :	3.856.180	4.432.114	4.883.779	5.292.915	5.777.236	6.396.925

(+) Données provisoires

Source: Trasporti Pubblici

.../...

II - 3 - L'augmentation globale du parc des véhicules en circulation est due en grande partie aux accroissements vérifiés dans les secteurs des voitures particulières et de l'ensemble "vélomoteurs, scooters et motocycles" qui représentent respectivement 28,4% et 61% du parc total (pour 1959) .

II - 3 - a) Immatriculation de véhicules

(Voitures automobiles et véhicules industriels)

<u>1955</u>	<u>1956</u>	<u>1957</u>	<u>1958</u>	<u>1959</u>
192.856	230.644	222.408	237.332	284.611

Source: A.N.F.I.A. .

II - 3 - b) Si l'on ne considère que la catégorie des véhicules automobiles affectés exclusivement au transport des marchandises (inscrits à l'E.A.M. (Ente Autotrasporto Merci)), classés en fonction de la charge utile, on a les chiffres suivants, pour les années 1956 à 1960:

	1956	1957	1958	1959	1960
Camions jusqu'à 0,5 t	85.470	91.125	92.674	95.678	92.682
Camions au-dessus de 0,5 t jusqu'à 1,5 t	91.577	95.182	99.652	104.926	104.847
Camions au-dessus de 1,5 t jusqu'à 2,5 t	62.062	67.621	71.942	77.275	81.445
Camions au-dessus de 2,5 t jusqu'à 4 t	29.930	31.284	32.387	32.215	35.834
Camions au-dessus de 4,0 t jusqu'à 5 t	24.967	26.638	27.055	26.829	29.962
Camions au-dessus de 5,0 t jusqu'à 8 t	34.227	36.231	38.825	43.597	50.911
Camions au-dessus de 8,0 t	1.911	2.069	2.162	2.410	2.997
Totaux des camions inscrits à l'E.A.M.	330.144	350.150	364.697	382.930	398.678

Source: Trasporti Pubblici

Les chiffres du tableau précédent ne comprennent pas les camions affectés à des services spéciaux (autopompes, arroseuses, véhicules automobiles spécialisés pour les travaux agricoles, du bâtiment, industriels, etc. ...) aux Services des différents corps militarisés de l'Etat, et aux Services des Etats se trouvant sur territoire italien (Vatican, St. Marin).

II - 3 - c) On peut établir une statistique analogue pour les remorques et les semi-remorques inscrites à l'E.A.M., basée sur la classification en fonction de la charge utile; la catégorie des semi-remorques prend de plus en plus d'importance.

	1956	1957	1958	1958	1960
Tracteurs routiers	1.345	1.700	2.095	2.413	2.900
Remorques jusqu'à 1,0 t de charge utile	1.081	1.124	1.124	1.149	1.036
Remorques de plus de 1,0 t et jusqu'à 2,0 t de charge utile	303	279	298	298	260
Remorques et semi-re- morques de plus de 2,0 t et jusqu'à 4,0 t de charge utile	719	763	853	933	957
Remorques et semi-re- morques de plus de 4,0 t et jusqu'à 8,0 t de charge utile	4.794	4.130	3.680	3.375	3.044
Remorques et semi-re- morques de plus de 8,0 t de charge utile	25.532	27.085	27.880	29.658	33.243
Totaux remorques et semi-remorques (déclarés à E.A.M.)	32.429	33.381	33.835	35.413	38.540

Source: Trasporti Pubblici

Notons l'augmentation sensible du nombre des tracteurs routiers de 1956 à 1959 (78,4 %) à laquelle correspond une augmentation analogue des semi-remorques; ceci met en lumière la diffusion toujours croissante de ce type de véhicule, ce dont on peut se réjouir en raison de son faible encombrement sur la chaussée, à égalité de charge utile.

.../...

II - 3 - d) Répartition des camions inscrits à l'E.A.M. exclusivement affectés au transport de marchandises en fonction du type de carburant et de la charge utile (années 1956 à 1960)

	Années	à essence	au gaz-oil	méthane, méthane/essence	gazogène électrique	T o t a u x
Jusqu'à 0,5 t	1956	75.518	1	9.926	25	85.470
	1957	78.055	-	13.039	31	91.125
	1958	77.285	-	15.312	77	92.674
	1959	78.532	18	17.041	87	95.678
	1960	76.864	20	15.630	168	92.682
de plus de 0,5 t	1956	70.939	6.427	13.975	236	91.577
jusqu'à 1,5 t de charge utile	1957	69.729	8.282	16.950	221	95.182
	1958	69.374	10.434	19.556	288	99.652
	1959	70.023	12.291	22.359	253	104.926
	1960	69.119	14.218	21.217	293	104.847
de plus de 1,5 t	1956	3.461	49.972	8.523	106	62.062
jusqu'à 2,5 t de Charge utile	1957	2.910	55.823	8.777	111	67.621
	1958	2.467	61.085	8.288	102	71.942
	1959	2.176	66.939	8.087	73	77.275
	1960	1.941	72.522	6.917	65	81.445
de plus de 2,5 t	1956	2.701	17.644	9.444	141	29.930
jusqu'à 4,0 t de charge utile	1957	2.153	19.537	9.472	122	31.284
	1958	1.781	21.425	9.068	113	32.387
	1959	1.424	22.335	8.366	90	32.215
	1960	1.166	26.238	8.348	82	35.834
de plus de 4,0 t	1956	495	22.237	2.212	23	24.967
jusqu'à 5,0 t de charge utile	1957	442	23.951	2.223	22	26.638
	1958	360	24.544	2.130	21	27.055
	1959	294	24.397	2.117	21	26.829
	1960	293	27.256	2.398	15	29.962

.../...

suite

	Années	à essence	au gaz-oil	méthane, méthane/essence	gazogène électrique	T o t a u x
de plus de 5,0 t	1956	91	33.963	170	3	34.227
jusqu'à 8,0 t de	1957	145	35.948	136	2	36.231
charge utile	1958	53	38.635	136	1	38.825
	1959	48	43.413	135	1	43.597
	1960	50	50.736	124	1	50.911
de plus de 8,0 t	1956	2	1.909	-	-	1.911
de charge utile	1957	5	2.062	2	-	2.069
	1958	4	2.154	4	-	2.162
	1959	3	2.405	2	-	2.410
	1960	7	2.987	3	-	2.997
T O T A U X	1956	153.207	132.153	44.250	534	330.144
	1957	153.439	145.603	50.599	509	350.150
	1958	151.324	158.277	54.494	602	364.697
	1959	152.500	171.798	58.107	525	382.930
	1960	149.440	193.977	54.637	624	398.678

Source: Trasporti Pubblici

II - 3 - e) Transports automobiles spécialisés

Une catégorie de moyens de transports automobiles mérite une mention particulière: c'est celle qui est utilisée pour le transport de marchandises en régime de température contrôlée.

	Année	Nombre	Tonnage global (en tonnes)
Camions isothermes, réfrigérants, fri- gorifiques et calo- rifiques	1952	395	1.560,9
	1953	461	2.010,6
	1954	601	2.619,8
	1955	620	2.629,6
	1956	658	2.808,9
	1957	899	3.851,6
	1958	943	4.054,6
	1959	1.255	4.709,5

Source: E.A.M.- Statistica Nazionale sull'autotrasporto di cose

II - 3 - f) Répartition en fonction du type d'autorisation pour les transports de marchandises (pour compte propre, pour compte de tiers).

Situation 1957 à 1960 - Nombre d'entreprises:

	Année	Pour compte propre	Pour compte de tiers	Véhicules	TOTAUX
				de services publics	
	1957	306.642	80.169	-	386.811
	1958	323.971	83.682	-	407.653
	1959	364.061	87.690	-	451.751
	1960	387.925	98.219	-	486.144

Matériel roulant détenu:

<u>Triporteurs</u>	1957	105.871	5.533	56	111.460
	1958	139.515	6.225	250	145.990
	1959	138.541	7.478	56	146.075
	1960	158.802	10.990	76	169.868
<u>Camions</u>	1957	256.394	92.180	1.576	350.150
	1958	266.734	96.294	1.669	364.697
	1959	281.966	99.383	1.581	382.930
	1960	287.689	109.577	1.412	398.678
<u>Remorques et semi-re- morques</u>	1957	9.673	23.431	277	33.381
	1958	9.747	23.916	172	33.835
	1959	10.075	25.166	172	35.413
	1960	11.292	27.119	129	38.540

.../...

II - 4 - Production automobileII - 4 - a) Production pendant les années 1955 à 1960

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Véhicules à deux) ou trois roues)	630.000	602.000	608.500	633.000	629.900	667.300
						(+)
Voitures automobiles	230.833	279.713	318.775	369.374	470.659	595.907
Camions légers	12.088	11.767	19.114	20.536	18.900	21.699
Camions moyens	4.350	4.432	3.827	4.172	4.097	12.561
Camions lourds	6.440	8.342	7.836	7.432	4.908	11.532
Autobus légers	361	266	296	209	124	120
Autobus moyens	762	659	601	412	597	1.015
Autobus lourds	1.729	1.528	1.350	1.413	1.484	1.783

(+) Données provisoires

Source: Trasporti Pubblici

Si l'on examine l'évolution de la production pendant les années 1955 à 1959, on constate:

- pour les véhicules à deux ou trois roues: une tendance à la stabilisation du volume de la production;
- pour les voitures automobiles: une augmentation continue avec une progression quasi linéaire, exception faite pour 1959, année pendant laquelle on a constaté un accroissement de 27,42% par rapport à 1958 (pour cette année l'accroissement avait été de 15,86%).

II - 4 - b) Production de voitures automobiles en 1959 (d'après leur cylindrée) et pourcentage de chaque type de véhicule par rapport à la production totale:

	Nombre d'unités	% en 1959	% en 1958
Jusqu'à 650 cm ³	284.958	60,54	57,73
de 651 à 1.200 cm ³	119.558	25,40	31,84
de 1.201 à 2.000 cm ³	55.014	11,69	9,94
plus de 2.000 cm ³	11.129	2,37	0,49
	470.659	100,00	100,00

La proportion des petites cylindrées est, en 1959, en augmentation par rapport à 1958. La proportion des grandes cylindrées a augmenté elle aussi sensiblement.

II - 4 - c) camions pour le transport de marchandises

On note une diminuation dans chaque catégorie, exception faite pour les camions jusqu'à 3,5 t, pour lesquels, comme il ressort clairement du tableau suivant, il y a eu une augmentation de 11%, par rapport à 1958.

Camions:	jusqu'à 1 t	jusqu'à 1,5 t	jusqu'à 3,5 t	jusqu'à 6 t	plus de 6 t	TOTAL
1959	8.984	3.468	6.448	4.097	4.908	27.905
1958	9.701	4.991	5.844	4.172	7.432	32.140
Variations du pourcentage de 1959 par rapport à celui de 1958	- 7,40	- 30,52	+ 11,0	- 1,80	- 33,97	- 13,18

II - 4 - d) autocars: après une longue période de stabilité, une reprise a eu lieu en 1959, comme il ressort du tableau suivant:

Autocars:	légers	moyens	lourds	t o t a l
1959	124	597	1.484	2.205
1958	209	412	1.413	2.034
Variations du pourcentage de 1959 par rapport à celui de 1958	- 40,67	+ 44,9	+ 5,0	+ 8,41

II - 4 - e) Exportations d'automobiles de 1955 à 1960

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Voitures particulières :	70.147	79.955	110.953	161.130	216.881	197.935
Camions :	4.665	8.222	7.758	7.611	3.868	5.632
Autocars:	583	414	412	512	445	368
TOTAUX:	75.395	88.591	119.123	169.253	220.694	203.935

Source: Autotrasporti Pubblici

VII/5677/61-F

En 1959, l'exportation absorbe 44% de la production (41,94% en 1958).

Evolution du pourcentage des exportations en 1959, par rapport à 1958:

Voitures automobiles	+ 34,53
Camions	- 48,68
Autobus	- 13,09
Evolution de l'ensemble	+ <u>30,6</u>

L'Allemagne et les Etats-Unis sont les principaux importateurs de véhicules en provenance de l'Italie. Toujours par comparaison avec 1958, les augmentations relatives ont été de 29% pour l'Allemagne et de 5% pour les U.S.A. Les deux pays réunis absorbent les 63% des exportations totales de l'Italie.

Exportations vers l'Amérique du Nord (de 1948 à 1959)

1948 -	61 unités	1957 -	13.229 unités
1955 -	324 "	1958 -	30.759 "
1956 -	1.151 "	1959 -	48.194 "

Source: A.N.F.I.A.A.

Voici l'évolution des exportations dans les premiers mois de 1960:

	Voitures automobiles	Camions	Autobus	T o t a l
<u>1 9 6 0</u>				
1er semestre	120.437	2.808	223	123.468
Juillet	15.551	431	30	16.012
Août	5.663	271	11	5.945
T o t a l	141.651	3.510	264	145.425
Janvier - Août 1959	134.801	1.995	236	137.032
Variations en pourcentages de la période janvier-août 1960 par rapport à celle de janvier - août 1959	+ 5,08	+ 75,94	+ 11,86	+ 6,12
% de la production	35,03	13,11	12,31	33,56

Source: A.N.F.I.A.A.

II - 4 - f) Les importations en 1959 et dans le premier semestre 1960

Voitures automobiles importées en 1959: 11.688,
avec un accroissement de presque 100% par rapport à 1958

Voitures automobiles importées dans le 1er semestre 1960:
10.473,

avec un accroissement de 93,41% par rapport au 1er semestre 1959.

Source: A.N.F.I.A.A.

On constate aisément l'effet des mesures du Marché Commun
sur l'élargissement des contingents.

III - T R A F I C

III - 1 - Importance globale des transports automobiles de voyageurs
et de marchandises

(Les chiffres indiqués pour chacun des moyens de transport
se réfèrent aux véhicules effectivement en circulation, étant
exclus ceux qui sont immobilisés pour diverses raisons; ré-
parations, accidents, etc.)

.../...

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Véhicules motorisés circulant pour les voyageurs (nombre d'unités)	3.401.085	3.901.490	4.316.035	4.693.363	5.131.318	5.705.025
Voyageurs/km transportés par année (en millions)	63.560	71.607	73.548	75.043	76.189	82.357
Véhicules motorisés circulant pour le transport de marchandises	455.095	530.624	567.744	599.552	642.918	691.900
Tonnage/km de marchandises transportées par année (en millions)	31.716	33.307	34.365	35.185	35.608	37.234
Trasporti Pubblici						

III - 1 - a)

Evaluation du coût total des transports automobiles de
marchandises et de voyageurs:

Année 1956	1.621 milliards de liras
Année 1957	1.792 milliards de liras
Année 1958	1.874 milliards de liras
Année 1959	1.909 milliards de liras
Année 1960	2.020 milliards de liras

Source: Trasporti Pubblici

.../...

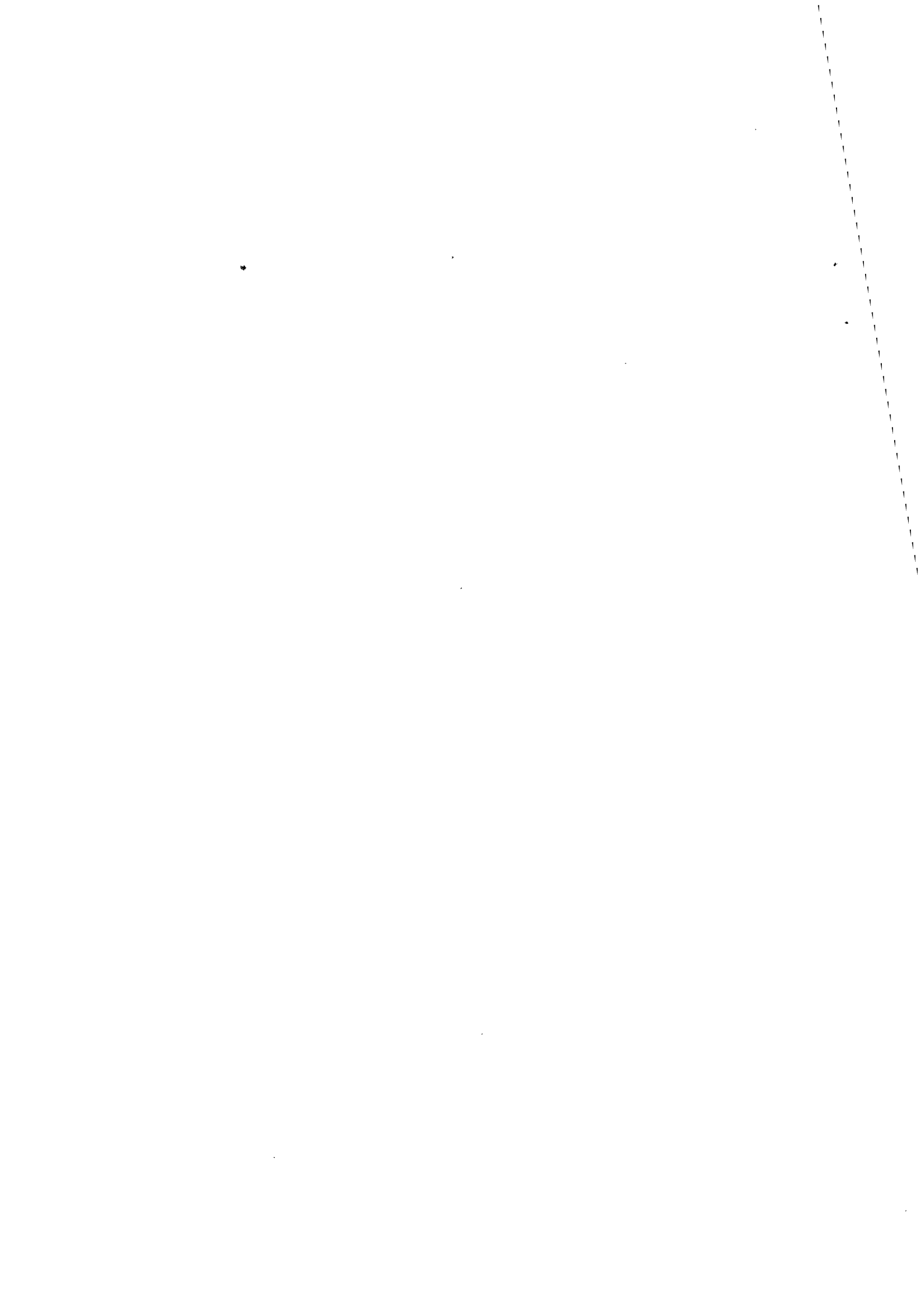
III - 1 - b) Répartition du trafic des transports automobiles de marchandises selon le type d'autorisation (compte propre et compte de tiers)

	Année	Compte de tiers (millions de t/km)	Compte propre (millions de t/km)	T o t a l (millions de t/km)
Triporteurs motorisés	1956	40	294	334
	1957	28	270	298
	1958	28	299	327
	1959	32	338	370
	1960	38	309	347
Camions jusqu'à 2,5 t de charge utile	1956	1.544	6.902	8.446
	1957	1.513	7.055	8.568
	1958	1.595	7.369	8.964
	1959	1.606	7.322	8.928
	1960	859	3.258	4.217
Camions de 2,5 t à 5 t	1956	2.088	3.481	5.569
	1957	2.668	2.948	5.616
	1958	2.729	2.995	5.724
	1959	2.436	2.964	5.400
	1960	2.340	1.719	4.059
Camions de plus de 5 t de charge utile	1956	1.396	1.470	2.866
	1957	1.274	1.318	2.592
	1958	1.455	1.569	3.024
	1959	1.519	1.937	3.456
	1960	1.232	1.866	3.098
Trains routiers moyens	1956	816	1.020	1.836
	1957	762	953	1.715
	1958	721	907	1.628
	1959	714	854	1.568
	1960	898	686	1.584

.../...

suite		Année	Compte de tiers (millions de t/km)	Compte propre (millions de t/km)	T o t a l (millions de t/km)
Trains routiers lourds		1956	11.906	2.350	14.256
		1957	13.431	2.145	15.576
		1958	13.908	1.610	15.518
		1959	14.201	1.685	15.886
		1960	20.100	3.829	23.929
T o t a l		1956	17.790	15.517	33.307
		1957	19.676	14.689	34.365
		1958	20.436	14.749	35.185
		1959	20.508	15.100	35.608
		1960	25.467	11.767	37.234

Source: Trasporti Pubblici



III - 2 - Transports automobiles de marchandisesIII - 2 - a) Données d'exploitation (années 1956 à 1960)

	Véhicules effectivement en circulation	Parcours moyen par an et par véhicule	Véhicules/km dans l'année	Prix de revient moyen au V.H.K. - liras/km	COUT TOTAL du Transport - millions liras	Indice d'utilisation de charge moyenne transportée par véhicule	Tonnes/km utiles totales	Prix de revient moyen - liras/tonne/km	Tonnes/km brutes totales	
Année	Nombre	km	millions	liras	millions liras	tonnes	millions	liras	millions	
Triporteurs motorisés	1956	101.000	11.000	1.076	60	63.522	0,25	334	180	717
	1957	106,5	10.500	1.107	60	66.533	0,28	298	220	668
	1958	120.600	10.500	1.240	59	73.732	0,28	327	215	781
	1959	131.700	10.500	1.370	58	80.990	0,28	370	210	873
	1960	153.000	8.400	1.284	60	77.172	0,27	347	268	889
Camions jusqu'à 2,5 t de charge utile	1956	234.600	306000	7.032	59	415.242	1,20	8.446	49	16.187
	1957	238.000	302000	7.140	60	428.400	1,20	8.568	50	16.420
	1958	249.000	30.000	7.470	62	463.140	1,20	8.964	52	17.928
	1959	248.000	30.000	7.440	60	446.400	1,20	8.928	50	19.344
	1960	251.000	28.000	7.028	59	414.552	0,60 (1)	4.217	58	15.462
Camions de 2,5 t à 5 t de charge utile	1956	51.000	39.000	1.989	67	133.263	2,80	5.569	24	13.127
	1957	52.000	40.000	2.080	68	141.440	2,70	5.616	25	13.520
	1958	53.000	40.000	2.120	68	144.160	2,70	5.724	25	13.780
	1959	54.000	40.000	2.000	67	134.000	2,70	5.400	25	13.000
	1960	55.000	41.000	2.255	67	146.575	1,80 (1)	4.059	36	11.951
Camions de plus de 5 t de charge utile	1956	13.300	44.000	585	85	49.725	4,90	2.866	17	6.376
	1957	12.000	45.000	540	85	45.900	4,80	2.592	18	5.832
	1958	14.000	45.000	670	82	51.660	4,80	3.024	17	6.804
	1959	16.000	45.000	720	81	58.370	4,80	3.456	17	7.776
	1960	22.000	44.000	966	79	76.472	3,20 (1)	3.098	35	8.906
Trains routiers moyens	1956	6.100	45.000	274	108	29.592	6,70	1.836	16	3.754
	1957	5.700	45.000	256	108	27.648	6,70	1.715	16	3.507
	1958	5.400	45.000	243	112	27.216	6,70	1.628	17	3.402
	1959	5.200	45.000	234	110	25.740	6,70	1.568	16	3.346
	1960	3.800	52.000	198	103	21.384	8,00 (1)	1.584	13	3.109
Trains routiers lourds	1956	21.400	56.000	1.198	142	170.116	11,90	14.256	12	27.434
	1957	24.000	55.000	1.320	142	187.440	11,80	15.576	12	30.096
	1958	24.000	53.000	1.304	140	182.560	11,90	15.518	12	29.992
	1959	25.200	53.000	1.335	128	184.230	11,90	15.886	12	30.705
	1960	26.500	70.000	1.855	136	252.280	12,90 (1)	23.929	10	44.334
TOTAL	1956	427.400		12.160		861.260		33.307	mojen 25,86	67.595
	1957	438.200		12.443		897.411		34.365	26,11	70.045
	1958	466.600		13.016		942.468		35.185	26,10	72.647
	1959	476.100		13.099		929.590		35.608	26,13	75.044
	1960	511.300		13.588		908.535		37.234	26,15	84.651

Source: Trasporti Pubblici

(1) Ces chiffres sont différents de ceux des années précédentes par suite de vérifications directes sur la route

.../...

Il résulte des chiffres mentionnés au tableau précédent que la légère augmentation globale du trafic routier de marchandises (6,9 %) de 1956 à 1959 a été provoquée surtout par l'accroissement sensible du trafic effectué par trains routiers lourds (de plus de 10 tonnes de charge utile), accroissement qui est de l'ordre de 11,4 % et qui, en valeur absolue, dépasse l'accroissement total du trafic.

On peut en déduire qu'il y a une tendance vers le trafic par trains routiers lourds, en raison du coût unitaire moins élevé du transport.

Il faut noter, d'autre part, l'augmentation du volume du trafic constatée dans le transport professionnel de 1956 à 1959 (15,2 %) face à une diminution globale du trafic pour compte propre (2,7 %) ce qui pourrait s'interpréter comme étant une conséquence des améliorations apportées sur le plan technique et sur le plan de l'organisation dans le secteur du transport professionnel, et qui ont déterminé le transfert, vers ce dernier, d'un volume non négligeable de trafic provenant du secteur pour compte propre.

III - 1-c) Prévisions de développement du secteur du transport routier

Pour pouvoir établir des prévisions valables, il faudrait établir des rapports statistiques entre le volume du trafic et tous les phénomènes qui ont une influence présumée sur ce volume. Parmi ces phénomènes, on estime que les plus importants sont : la production, le revenu et l'urbanisme.

Une étude de ce genre a été faite par le Dr. Del Viscovo (Congrès national des Transports 1956) qui, en examinant l'évolution du trafic des marchandises en Italie depuis 1911, et en le comparant à l'évolution correspondante des trois variables indépendantes précitées, est arrivé pour la période 1958-1965 aux prévisions suivantes :

.../...

Prévisions de trafic

Année	Tonnes (millions)	Tonnes/km. (millions)	Rayon moyen d'action (km)
1958	268,5	25.316	94,3
1959	269,2	25.680	95,4
1960	275,7	26.665	96,7
1961	282,3	27.591	98,1
1962	289,1	28.757	99,4
1963	296,1	29.865	100,8
1964	303,2	31.010	102,3
1965	310,5	32.022	103,7

Prévisions de circulation

(à l'exclusion des cyclomoteurs, scooters et motocyclettes)

Année	circulation globale (milliers)	automo- biles (milliers)	Camions (milliers)	Autobus (milliers)	Accroissement annuel en %		
					voiture	camions	autobus
1958	1.778	1.334	422	22	--	---	--
1959	1.958,5	1.481	454	23,5	11	7,6	6,8
1960	2.139,5	1.629	486	24,5	10	7	4,2
1961	2.321	1.777	518	26	9,1	6,6	6,1
1962	2.502	1.925	550	27	8,3	6,2	3,8
1963	2.682,5	2.072	582	28,5	7,6	5,8	5,6
1964	2.864	2.220	614	30	7,1	5,5	5,3

.../...

Les prévisions du tableau précédent ont été faites en 1954 par l'ANFLA. Si l'on confronte pour les années 1955, 1956 et 1957 (voir tableau ci-après) les prévisions avec les chiffres effectivement relevés, qui sont généralement un peu supérieurs, on peut en conclure, au moins pour le moment, que les prévisions concernant la circulation apparaissent dignes de foi.

Année	Automobiles		Camions		Autobus	
	Chiffres prévus	Chiffres vérifiés	Chiffres prévus	Chiffres vérifiés	Chiffres prévus	Chiffres vérifiés
1955	896.000	831.319	339.000	315.751	18.000	18.287
1956	1.042.000	1.030.663	367.000	331.694	19.500	19.842
1957	1.188.000	1.213.082	394.000	342.890	20.500	21.026
1958	1.334.000	1.392.525	422.000	352.522	22.000	22.098
1959	1.481.000	1.644.247	454.000	411.549	23.500	22.697

(A.N.F.I.A.)

.../...

III - 2 - b) Utilisation du matériel de transport des marchandises.

Nous ne disposons pas de données suffisamment précises relatives à la charge globale du parc en circulation et permettant de déterminer le coefficient d'utilisation.

Le bulletin annuel de statistique de la E.C.E. (1958) donne pour les années 1956 - 1958 les chiffres suivants :

	1956	1957	1958
Nombre de véhicules utilisés pour le compte de tiers	96.764	97.919	102.815
Nombre de véhicules utilisés pour compte propre	392.035	382.277	408.755
Totaux	488.799	480.196	511.570
=====			
Nombre de remorques	46.171	33.381	33.835
=====			
Capacité globale de charge.. (millions de tonnes)	1.216	1.167	1.216

Ces chiffres comprennent les véhicules à trois roues.

Les statistiques du Ministère des Transports concernant les véhicules que l'on estime effectivement en circulation, à l'exclusion de ceux qui sont immobilisés pour des raisons diverses, fournissent des chiffres sensiblement moins élevés. (voir tableau page 100)

En tenant compte en revanche, de tous les véhicules, y compris ceux qui sont immobilisés pour des causes diverses (voir tableau page 87) on obtient des chiffres sensiblement plus élevés.

Il est évident qu'en raison de cette imprécision, on ne peut calculer un coefficient d'utilisation moyen en établissant une comparaison entre les charges utiles disponibles et

.../...

les charges effectivement transportées. Selon des évaluations qui ne sont pas récentes (cfr. Bernieri - Congrès italien des Transports 1956) ce coefficient d'utilisation est d'environ 60 %.

Un autre aspect qui mériterait d'être approfondi, mais pour lequel on ne possède pas de données suffisantes pour une évaluation acceptable, est celui du parcours moyen de la tonne de marchandise transportée par route. Pour une évaluation suffisamment précise, il faudrait évidemment avoir des données valables sur les tonnes/km effectives des différentes catégories de camions (les chiffres figurant dans les tableaux précédents se basent sur des parcours moyens supposés) et les tonnages transportés.

En 1953, les rayons moyens d'utilisation relevés ont été les suivants (en km) :

<u>Triporteurs</u>	<u>Camions légers</u>	<u>Camions moyens</u>	<u>Poids lourds</u>	<u>Trains routiers moyens</u>
23	95	131	156	190
<u>Trains routiers lourds</u>		<u>Trains routiers gros tonnage</u>	<u>Citernes</u>	<u>Frigorifiques</u>
289		337	237	265

On a toutes raisons de croire que ces rayons moyens d'utilisation n'ont pas changé de façon sensible au cours des années qui ont suivi.

.../...

III - 2 - c) Carnets P.I.R. délivrés par l'E.A.M. à l'usage des
auto-transporteurs italiens pendant l'année 1959 - pour
les trafics internationaux et selon les points de pas-
sages des frontières.

Passages de frontières	Sortis d'Italie		Entrés en Italie		T o t a l	
	Nombre de véhicules	tonnage de mar- chandises transportées (en tonnes)	Nombre de véhicu- les	tonnage de mar- chandises transportées (en tonnes)	Nombre de véhicu- les	tonnage de mar- chandises transportées (en tonnes)
Brennero	6.210	.66.418	3.314	34.269	9.530	100.687
Clavière	544	5.460	609	6.116	1.153	11.577
Molaretto Cenisio	1.942	19.922	2.240	23.257	4.182	43.180
Ponte Chiasso	393	4.284	22	195	415	4.479
Ventimiglia Grimaldi	1.605	14.216	1.297	13.073	2.902	27.290
Autres passages	188	2.119	114	941	302	3.065
T o t a l	10.888	112.419	7.596	77.851	18.484	190.278

(E.A.M. Statistica Nazionale sull'auto-
trasporto di cose)

.../...

III - 3 - Transport automobile de voyageurs

Années 1956 à 1960

Années	Nombre de véhicules en circulation effective	parcours moyen par véhicule (en km)	Véhicule/ km. (millions)	Coût moyen du véhicule/ km. (lires)	Coût total (millions de lires)	nombre moyen de voyageurs par véhicule	Voyageurs/ km. (millions)	Coût moyen voyageur/ km. (lires)	Tonnes km/ brut (mill.)
Cyclomoteurs	1956	720.000	3.600	7,30	26.280	1,0	3.600	7,30	396
	1957	782.000	3.910	6,80	26.588	1,0	3.910	6,80	430
	1958	835.000	5.000	4.175	26.094	1,0	4.175	6,25	459
	1959	895.000	5.000	4.475	27.297	1,0	4.475	6,10	492
	1960	930.000	5.000	4.650	27.900	1,0	4.650	6,00	511
Moto légères	1956	1.310.000	9.170	11,10	101.787	1,7	15.589	6,53	1.834
	1957	1.360.000	9.520	11,00	104.720	1,7	16.184	6,47	1.904
	1958	1.405.000	7.000	9.835	107.201	1,7	16.719	6,41	2.065
	1959	1.445.000	7.000	10.115	108.736	1,34	13.554	8,02	1.821
	1960	1.480.000	7.000	10.360	103.600	1,34	13.882	7,46	1.968
Motocycles	1956	430.000	3.010	18,40	55.384	1,8	5.418	10,22	843
	1957	523.000	3.661	18,50	67.728	1,8	6.590	10,28	1.025
	1958	590.000	4.130	17,90	73.927	1,8	7.434	9,94	1.198
	1959	653.000	7.000	4.571	71.216	1,26	5.759	12,37	914
	1960	700.000	7.000	4.900	68.600	1,26	6.174	11,11	980
Automobiles	1956	890.000	10.680	44,00	469.920	2,8	29.904	15,71	11.000
	1957	1.050.000	12.500	46,00	579.600	2,8	35.280	16,43	12.978
	1958	1.140.000	13.680	44,00	601.920	3,0	41.040	14,67	14.090
	1959	1.252.000	12.000	15.024	646.032	2,05	30.799	20,98	14.273
	1960	1.425.000	12.000	17.100	701.100	2,05	35.055	20,00	17.955

suite

Autobus extra-urbains	1956	13.200	40.000	528	140,00	73.920	22,0	11.616	6,36	4.852
	1957	13.900	40.000	556	141,00	78.356	22,0	12.232	6,41	5.110
	1958	14.400	41.000	605	138,00	83.490	22,0	13.310	6,27	5.784
	1959	14.650	42.000	615	138,00	84.870	23,0	14.145	6,00	6.359
	1960	15.000	42.000	630	136,00	85.680	23,0	14.490	5,91	6.514
Autobus urbains	1956	3.100	50.000	155	116,00	25.730	28,0	4.340	5,93	1.705
	1957	3.700	50.000	185	167,00	30.895	28,0	5.180	5,96	2.035
	1958	3.900	51.000	199	162,00	32.238	28,0	5.572	5,78	2.209
	1959	4.100	52.000	213	161,00	34.293	29,0	6.177	5,55	2.379
	1960	4.500	52.000	234	159,00	37.206	29,0	6.786	5,48	2.614
Autobus de location et privés	1956	1.900	30.000	57	124,00	7.068	20,0	1.140	6,20	433
	1957	2.000	30.000	60	125,00	7.500	20,0	1.200	6,25	456
	1958	2.100	30.000	63	122,00	7.686	20,0	1.260	6,10	479
	1959	2.130	30.000	64	121,00	7.744	20,0	1.280	6,05	486
	1960	2.200	30.000	66	119,00	7.854	20,0	1.320	5,95	535

(Trasporti Pubblici)

Les chiffres sus-mentionnés découlent de sondages et doivent être considérés comme approximatifs.

IV - ASPECTS ECONOMIQUES DES TRANSPORTS ROUTIERS

Ne disposant pas de données plus récentes, nous ne pouvons relever, ci-après, que celles se référant aux années 1953-1954.

IV - 1 - Influence sur la formation du revenu national

IV - 1 - a) Si l'on se réfère seulement aux transports pour le compte de tiers (les transports pour compte propre étant comptabilisés dans la valeur de la production des autres secteurs de production), on a, correspondant aux valeurs ajoutées (augmentations apportées par l'activité de production à la valeur des matières introduites dans le processus de transformation), les chiffres suivants :

	Milliards de lires	
	<u>1953</u>	<u>1954</u>
1) <u>Transports routiers</u>		
- produit net (1)	202	230
- valeur ajoutée (1)	230	240
2) <u>Autres transports</u>		
- produit net (1)	228	274
- valeur ajoutée (1)	291	334
3) <u>Tous les transports</u>		
- produit net (1)	430	492
- valeur ajoutée (1)	521	584

(1) N.B. Produit net : rémunération en ce qui concerne le travail (salaires, traitement et charges); le capital (intérêts); l'entrepreneur (profits); l'Etat (impôts directs).

.../...

VII/5677/61-F

Valeur ajoutée : produit net + amortissement.
En ajoutant aux valeurs ajoutées le coût des marchandises et des services utilisés dans le secteur des transports, on obtient le coût de production.

IV - 1 - b) Pour 1953, les chiffres sont les suivants :

1 9 5 3 (en milliards de liras)

	<u>Route</u>	<u>Tous les autres systèmes de transport</u>	<u>Total</u>
Marchandises et services	167	70	237
Valeur ajoutée	230	291	521
Total	<u>397</u>	<u>361</u>	<u>758</u>

IV - 1-c) Pour l'année 1954, en supposant que les valeurs ajoutées du secteur des transports sont proportionnelles aux valeurs ajoutées de la production nationale globale, on parvient aux chiffres suivants :

1 9 5 4 (en milliards de liras)

	<u>Route</u>	<u>Autres transports</u>	<u>Total</u>
Marchandises et services	180	80	260
Valeur ajoutée	250	334	584
Total	<u>430</u>	<u>414</u>	<u>844</u>

La production italienne globale ayant été évaluée, pour les années 1953 et 1954, respectivement à 14.490 et à 15.500

.../...

milliards de liras, on en déduit que les seuls transports routiers pour "le compte de tiers" ont représenté, durant ces années, 3% environ de la valeur de la production nationale de tous les secteurs de l'économie italienne.

La production totale du secteur des transports routiers pour "le compte de tiers", toujours si l'on se réfère aux années 1953-1954, revient pour les 3/4 environ aux transports de marchandises, et pour 1/4 environ aux transports de voyageurs (services publics).

Selon une estimation de la revue "Trasporti Pubblici" le coût global des transports routiers, s'élève pour 1954, à 1.250 milliards. Ce chiffre représente le coût global nécessaire pour maintenir en activité tout le parc automobile et englobe par conséquent l'ensemble des dépenses qui s'inscrivent dans le budget des entreprises et dans celui des consommateurs. La différence entre ce dernier chiffre (1.250 milliards) et celui du tableau précédent (430 milliards) est due, en grande partie, aux transports pour compte propre, y compris le mouvement des voitures particulières.

Les chiffres précédents doivent être naturellement acceptés avec beaucoup de prudence, étant donné le caractère très estimatif des enquêtes effectuées dans ce secteur, dû à l'impossibilité de relevé systématiques et précis.

Ces chiffres peuvent indiquer néanmoins l'ordre de grandeur de la part prise par les transports routiers dans la formation de la production économique nationale avec une valeur qui, de façon très approximative, peut s'établir entre 7 et 8 %. On estime que cette valeur n'a pas subi de diminution durant les années qui suivent 1954 et durant lesquelles au contraire, l'accroissement du trafic automobile est resté presque constant face à un léger ralentissement enregistré dans le processus d'accroissement de la production.

.../...

En 1953, comme on l'a déjà indiqué, les ventes du secteur des "transports routiers de marchandises pour le compte de tiers" aux autres secteurs de production, ont été évaluées à environ 306 milliards, réparties comme suit :

	Ventes du secteur des transports routiers aux secteurs productifs	
	Milliards de livres	%
1. Agriculture	58,4	19,07
2. Forêts	9,6	3,14
3. Pêche	1,8	0,60
4. Extraction des combustibles	3,0	0,97
5. Extraction des minerais	1,3	0,44
6. Denrées alimentaires et tabacs	122,2	39,89
7. Textiles	19,5	6,38
8. Cuirs et vêtements	11,2	3,66
9. Bois	9,9	3,25
10. Papier	1,3	0,41
11. Service de presse	0,3	0,11
12. Céramique	3,7	1,22
13. Dérivés du pétrole	10,0	3,27
14. Dérivés du charbon	2,2	0,71
15. Caoutchouc	1,3	0,43
16. Travaux sur minéraux non métalliques	15,1	4,93
17. Industrie métallurgique	3,6	1,19
18. Industrie mécanique	25,7	8,39
19. Divers	5,9	1,94
Totaux	306,0	100,00

.../...

IV - 1 - e) Coût des services des transports routiers "pour compte de tiers" par rapport au coût total des transports concernant quelques secteurs productifs :

Tous les secteurs	71 %
dont : Agriculture	71 %
Forêts	49 %
Extraction des combustibles	21 %
Extraction des minerais	10 %
Denrées alimentaires et tabacs.	89 %
Industries chimiques.	27 %
Dérivés du pétrole	66 %
Industrie métallurgique	42 %
Industrie mécanique	85 %

=====

IV - 2 - Recettes fiscales fournies par les transports routiers

IV - 2 - a) Consommation de carburant pour automobiles

(en milliers de tonnes)

	1954	1955	1956	1957	1958	1959 (+)
Essence pour transports intérieurs	1.131	1.284	1.332	1.460	1.561	1.775
Essence pour les touristes étrangers	39	56	75	100	204	250
Gas-oil	930	1.020	1.100	1.200	1.423	1.610

(+) Données provisoires

(Trasporti Pubblici)

.../...

IV - 2 - b)

(en milliards de lires)

	1955	1956	1957	1958	1959
Impôts sur les carburants	223	240	288	346	333
Impôts sur les lubrifiants	13	14	14	15	16
Taxes de circulation	31	39	44	55	69
I.G.E. (1) sur les véhicules automobiles et matériels	17	22	22	23	25
Impôts et taxes divers	12	16	18	21	22
Totaux	296	331	386	460	465
% par rapport au coût total des transports automobiles :	-	20	22	25	24

(Trasporti pubblici)

(1) I.G.E. : (Imposta generale sull'entrata) : impôt général sur les recettes.

On ne possède pas de chiffres relatifs à la production économique nationale pour les années 1955-56-57. En supposant, par analogie avec ce qui a été constaté pour tous les pays de l'OECE, que par rapport à 1953, un accroissement presque constant de 6% a été enregistré, on peut en déduire que, durant les années 1955-56-57, les rentrées fiscales provenant du secteur des transports automobiles se sont élevées respectivement à 11,4 % - 15,3 % - 17,1 % des recettes effectives du Trésor.

Ce pourcentage représente donc plus du double de celui qui correspond à la part prise par les transports routiers dans la production économique globale du pays.

IV - 3- Emplois dépendant de la motorisation routière

C'est là un élément du plus haut intérêt, où la poussée démographique et la densité de population élevée par rapport aux ressources économiques disponibles déterminent une pression des

.../...

plus fortes sur le marché du travail, qui est encore largement insuffisant pour répondre à la demande.

Dans le domaine considéré, il n'est pas possible d'avancer des chiffres sûrs, parce-que les relevés systématiques manquent et qu'il est difficile de déterminer, dans beaucoup de secteurs de production, le pourcentage qui dépend de la motorisation.

En outre, dans l'étude de l'emploi, une autre cause d'imprécision tient à l'emploi indirect, c'est à dire à l'emploi de tous les préposés aux activités auxiliaires dans les deux secteurs fondamentaux des transports routiers : production automobile et exercice de l'activité de transport.

Une enquête effectuée par l'A.N.F.I.A.A. (Association nationale de l'industrie automobile et des industries connexes) Rapport pour le Congrès national des Transports 1956- aboutit aux estimations suivantes :

IV - 3 - a)

1) Travailleurs employés directement dans le secteur de la production de véhicules automobiles	78.000
2) Comme ci-dessus, pour les véhicules à deux ou trois roues	30.000
3) Exploitation commerciale pour les secteurs 1) et 2)	20.000
4) id. comme ci-dessus, pour les accessoires, pièces de rechange, préposés aux ventes	100.000
5) Garages, stations-services, ateliers de réparation	75.000
6) Conducteurs de véhicules des services publics	8.000
7) Location de véhicules automobiles et autobus	13.000

.../...

8) Transports automobiles en commun - service public	42.000
9) Chauffeurs privés	20.000
10) Transports de marchandises pour compte de tiers (personnel itinérant, ateliers, chargement, déchargement, triage et groupage, personnel administratif)	350.000
11) Transport de marchandises en compte propre (comme ci-dessus)	350.000
12) Secteurs en partie subsidiaire (non entièrement au service de la motorisation, mais déterminés par celle-ci dans une sensible proportion)	60.000
13) Construction de routes, pour la part correspondant à la motorisation	40.000
14) Contrôle de trafic	8.000
15) Raffineries, pour la part qui peut être attribuée à la motorisation	9.000
16) Industries du caoutchouc, pour la part qui peut être attribuée à la motorisation	30.000

1.233.000

=====

Ce chiffre correspond, pour l'année 1955, à 6,4 % de la population active et à environ 20 % de l'ensemble de la main-d'oeuvre industrielle.

IV - 3 - b)

Travailleurs employés directement dans le secteur de la production de véhicules automobiles (années 1957-1959)

Année	Ouvriers	Employés	Total	
			Hommes	Femmes
1957	64.398	14.979	72.145	7.232
1958	62.080	14.886	70.192	6.774
1959	68.346	16.041	77.454	6.933

(A.N.F.I.A.)

5 - GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG

I - I N F R A S T R U C T U R E

I - 1 - Situation actuelle

I - 1 - a) Le réseau routier luxembourgeois comporte:

- les routes de l'Etat: 865 km
 - . largeur de 5 à 7,5 m = 693 km
 - . largeur de plus de 7,5 m = 172 km

Elles relient les principaux centres entre eux et assurent les communications avec les pays limitrophes.

Elles appartiennent à l'Etat et sont entretenues par lui.

- les chemins repris par l'Etat (largeur de 5 à 7,5 m) = 1.959 km

Ils appartiennent aux communes, mais sont entretenus aux frais de l'Etat. Ils permettent les communications interlocales ou intercantionales suivant un trajet continu.

- les chemins vicinaux (largeur de 5 à 7,5 m) = 1.616 km

Ils appartiennent aux communes, L'entretien en est assuré par les communes avec l'appui financier de l'Etat.

I - 1 - b) Il n'existe pas d'autoroutes dans le Grand-Duché.

I - 1 - c) Sur les 4.400 km de routes, 88 km se trouvent sur les grands itinéraires internationaux:

- E 9 (Amsterdam - Gênes) de Steinfort - Luxembourg à Frisange, et
- E 42 (Phalsbourg - Cologne) de Remich - Luxembourg à Echternach.

.../...

De ces parcours internationaux sur territoire luxembourgeois, 38 km. sont actuellement réalisés à 3 voies et munis d'un revêtement moderne.

I - 2 - Investissements:

I - 2 -a) Le budget ne prévoit aucune distinction entre investissements pour les routes ou pour les chemins repris. Les dépenses sont prévues au budget de chaque année et font l'objet d'un ou de plusieurs articles.

I - 2 -b) Dans les années d'après-guerre les crédits pour la modernisation du réseau routier étaient pratiquement inexistantes et on était réduit aux réalisations fragmentaires, concentrées surtout aux artères du réseau routier international (E 9 et E 42).

Le reste du réseau routier devait se contenter de quelques crédits d'entretien suffisant à peine pour éviter le pire et excluant absolument toute idée de modernisation.

I - 2 -c) Par contre de 1950 à 1960, le Grand-Duché a investi:

- 75 millions de fr. pour la construction de routes,
- 85 millions pour l'aménagement du réseau routier, et
- 120 millions pour l'entretien de ce réseau.

I - 3 - Projets:

Le "Programme luxembourgeois des grandes constructions" prévoit pour la période 1961-1970, une dépense de près de 2 milliards de fr. pour les travaux de voirie.

Ce programme se subdivise comme suit:

.../...

- travaux aux routes E : 135 millions de fr.
- travaux aux routes nationales
à trafic international : 1201 millions de fr.
- travaux aux boulevards de ceintu-
re et aux routes de contournement
ouvertures à neuf : 534 millions de fr.
- travaux aux autres voiries de
l'Etat : 111 millions de fr.

(Source: Ministère luxembourgeois des Travaux publics)

.../...

II - P A R C

II - 1 - Situation actuelle

II - 1 - a) Le Ministère des transports et de l'énergie de Luxembourg publie les chiffres suivants au sujet de l'évolution du parc de véhicules:

Année	Voitures et jeeps	Camionnettes de 3,5 t et moins de poids total	Camions de plus de 3,5 t	Autobus Autocars	Motos	Vélocoteurs	Tracteurs	Total
1950	9.450	1.950	2.300	165	4.700	-	1.300	19.865
1951	11.000	2.000	2.400	175	5.100	-	1.800	22.475
1952	12.850	2.150	2.600	195	5.700	-	2.400	25.895
1953	15.554	2.683	2.652	235	7.775	-	2.836	31.735
1954	18.532	2.689	3.155	167	8.561	-	4.060	37.264
1955	21.230	2.924	3.383	289	9.354	-	5.005	42.186
1956	24.274	3.101	3.478	300	9.765	10.387	5.671	56.976
1957	27.611	3.345	3.645	310	10.075	11.476	6.199	62.661
1958	31.137	3.616	3.972	333	10.454	12.482	6.528	68.522
1959	33.446	4.004	3.634	355	10.078	13.531	6.824	71.872
1960	37.042	4.708	3.513	399	10.084	14.856	6.969	77.571

II - 1 - b) La subdivision par charge utile n'a pas été établie pour les véhicules utilitaires.

Le nombre des autobus et autocars s'est élevé à 339 au 31.12.1960. Presque tous les autobus servent également comme autocars. Une répartition ne s'impose dès lors pas.

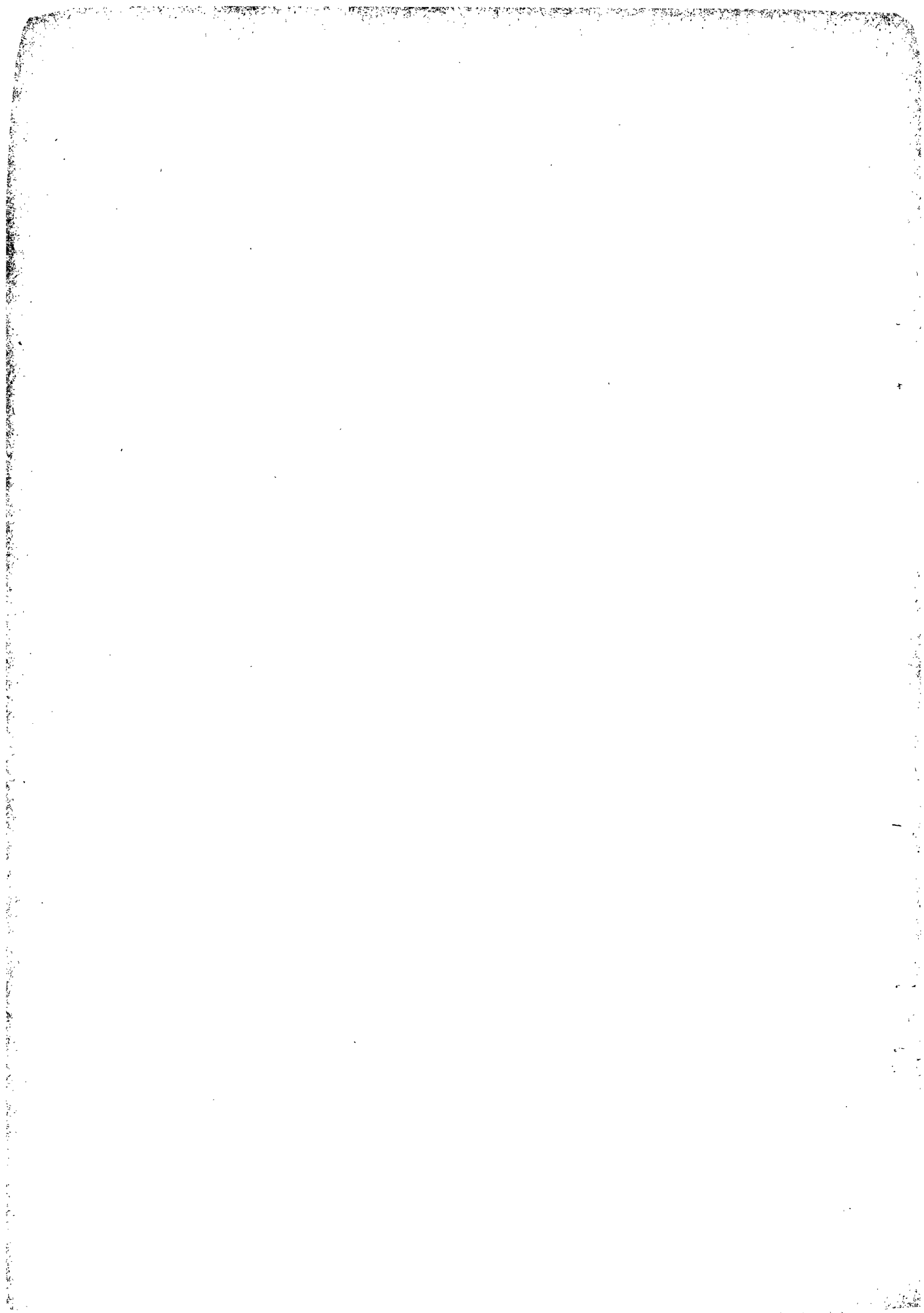
.../...

II - 1 - c) Investissements :

1. La valeur des capitaux investis dans le parc des véhicules automobiles au 31.12.1960 est estimée à :

- Véhicules de transport y compris les remorques	1.000.000.000 F
- Autobus et autocars	180.000.000 F
- Voitures privées	1.850.000.000 F
- Vélomoteurs	59.000.000 F
- Motocyclettes	90.000.000 F

.../...



6. PAYS- BAS



I - INFRASTRUCTURE

I-1- Situation actuelle

I-1- a- Situation au 1er mai 1962

Le réseau actuel comprend approximativement 80.000 km de routes, empierrées ou non, à l'exclusion des routes situées dans les agglomérations.

Sont comptés dans ce chiffre :

- les routes prévues au programme des routes d'Etat de 1958 (rijkswegenplan 1958), ainsi que les itinéraires de remplacement destinés, à assurer les liaisons non encore existantes, prévues à ce plan (1), d'une longueur totale de 3.133 km
- les routes prévues au programme des routes de deuxième catégorie, d'une longueur totale de 4.734 km
- les routes prévues au programme des routes de troisième catégorie, d'une longueur totale de 5.803 km
- les routes empierrées ne figurant à aucun programme, d'une longueur totale de +23.000 km
- les routes non empierrées qui s'étendent sur 40 à 45.000 km.

(1) La longueur des liaisons existantes ou projetées suivant le programme des routes d'Etat de 1958 est de 3.373 km. Les itinéraires "E" représentent aux Pays-Bas, une longueur de 1.350 km. Parmi les routes prévues au programme des routes d'Etat de 1958, 493 km sont du type "autoroute", dont 439 km à deux chaussées séparées et 54 km à une seule chaussée. Sur ces deux derniers chiffres 263 km et 40 km se situent sur des itinéraires "E"

.../...

Entre 1959 et 1961 inclusivement, il a été procédé à la mise en service de :

	<u>1959</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>
a) nouvelle voie de communication:			
- à 1 seule chauss.	73,8 (8,1)km	38,4 (9,5)km	9,8 (-) km
- à 2 chaussées séparées	4,1 (3,7)"	9,5 (9,5) "	72,7 (60) "
soit un total de	<u>77,9(11,8)km</u>	<u>47,9(19,0)km</u>	<u>82,5 (60)km</u>
b) deuxièmes chaussées doublant des routes à une seule chaussée existant déjà	26,6(20,9)km	17,4 (5,7)km	28,7 (23,4)km

Les chiffres entre parenthèses se rapportent aux tronçons de routes figurant au programme des routes d'Etat et appartenant aux itinéraires "E".

Le recensement général de 1960 a montré que la distance parcourue sur les routes empiêtrées extra-urbaines par l'ensemble des véhicules à moteur s'est élevé à $33,2 \times 10^6$ km. par 24 heures.

Plus de 50 % de ce kilométrage s'est effectué sur des routes s'inscrivant dans le programme des routes d'Etat de 1958 et sur des itinéraires de remplacement, soit sur un peu plus de 8 % de l'ensemble des routes empiêtrées extra-urbaines.

I - 2 Investissements

Le financement de la construction routière est pris en charge par le budget de l'Etat ou les budgets des collectivités locales. Les collectivités locales (provinces, communes, polders) financent sur leurs budgets normaux la construction, l'entretien et l'amélioration des routes dont elles ont la charge, étant entendu que des subventions spécifiques sont accordées annuellement aux provinces dans le cadre du budget

.../...

de l'Etat. Ces subventions sont destinées uniquement à l'aménagement, à l'amélioration et l'entretien des routes qui s'inscrivent dans le cadre d'un programme de routes de deuxième ou troisième catégorie. Cette subvention peut être affectée soit aux annuités d'intérêts et d'amortissement des emprunts contractés pour le financement des travaux routiers, soit directement au paiement des travaux à effectuer .

Le montant de la subvention considérée équivaut à 45 % du produit de la taxe sur les véhicules à moteur. En outre, un montant annuel de 1 million de florins est encore prélevé sur le budget de l'Etat à titre de participation aux frais d'entretien et d'amélioration des routes de polders. De plus, en ce qui concerne certaines routes ou tronçons de routes, le budget de l'Etat subventionne encore les frais d'aménagement ou d'amélioration de routes autres que celles de la première catégorie, lorsque ces routes ou tronçons de routes, présentent, en plus de leur utilité normale ou intérêt particulier pour le trafic de transit, pour l'agriculture, ou encore dans le cadre de la promotion d'industrialisation. Ces dernières subventions ne figurent pas au tableau ci-dessous, relatif aux crédits budgétaires.

.../...

I-2b Les dépenses suivantes ont été financées par le budget de l'Etat pour les années

	1960	1961	1962
- construction de routes dans le cadre du programme des routes d'Etat			
<u>a</u> faisant partie du réseau routier européen	60.000.000	63.000.000	68.000.000
<u>b</u> autres routes	40.000.000	45.000.000	52.000.000
- construction de ponts et tunnels (y compris ceux situés sur les itinéraires "E")	13.500.000	19.000.000	37.000.000
- entretien et amélioration des routes d'Etat	41.500.000	44.000.000	43.900.000
- entretien des ponts	1.500.000	1.800.000	1.200.000
	156.500.000	172.800.000	202.100.000
- subventions spécifiques accordées aux provinces en faveur des routes de deuxième et troisième catégorie	65.000.000	71.280.000	79.920.000
	221.500.000	244.080.000	282.020.000

.../...

I-3- Projets

Si les investissements effectués aux Pays-Bas en 1961 pour l'ensemble du réseau routier (routes d'Etat et routes gérées par les collectivités locales se sont élevés à 516.500.000 florins (dont 94.000.000 de florins pour les itinéraires "E"), les prévisions permettent d'estimer que ce montant passera en 1962 à 545.000.000 de florins (dont 106.000.000 de florins pour les itinéraires "E").

Aux Pays-Bas, toutes les grandes routes de trafic international, qui constituent le réseau routier européen et dont les caractéristiques sont fixées à l'annexe II de la "Déclaration de Genève" de 1950 en fonction de la catégorie de classement, figurent au programme de routes d'Etat. A l'époque, les catégories dans lesquelles les itinéraires, ou tronçons d'itinéraires européens seraient classés avaient été arrêtées à Genève. Si l'on se base sur ce classement en catégories, les itinéraires européens traversant les Pays-Bas répondent, à concurrence de 90 % environ, aux caractéristiques imposées.

Entre-temps, les Pays-Bas ont mis au point divers projets visant à conférer à un certain nombre de ces routes n'appartenant pas à la catégorie des autoroutes les caractéristiques d'une catégorie supérieure, soit en

.../...

améliorant la route existante, soit en aménageant une route entièrement nouvelle. Le but poursuivi est d'aménager la majeure partie des itinéraires "E" prévus aux Pays-Bas en autoroutes (chaussées séparées, suppression des croisements à niveau), les autres routes étant réservées à la circulation des véhicules à moteur.

Il faut remarquer à ce propos que dans de nombreux cas, et ce, dans le but d'obtenir un rendement maximum des sommes consacrées à l'aménagement des routes d'Etat, les Pays-Bas ne procèdent provisoirement qu'à l'empierrement d'une seule chaussée lors de la construction d'autoroutes sur lesquelles la densité du trafic ne nécessite pas immédiatement la construction de chaussées séparées. C'est ce qui a permis, pour une dépense égale, d'ouvrir dès à présent à la circulation un nombre plus élevé de kilomètres de routes.

Parmi les principaux projets d'itinéraires "E" qui sont actuellement en cours de réalisation, on peut citer :

E-10: construction du tunnel Coen sous le Noordzooekanaal non loin d'Amsterdam;

E-3: en cours d'aménagement, de l'ouest d'Eindhoven en direction de Venlo;

Croisement E-36 (E-8) et E-9: conversion du nœud routier d'Oudenrijn en croisement en "trèfle";

E-35: aménagement d'une nouvelle autoroute reliant Zwolle à Amersfoort;

E-10: construction d'un pont sur la nouvelle Meuse (Nieuwe Maas) à l'est de Rotterdam;

E-9: aménagement d'une nouvelle autoroute Maastricht-Kelpon, comportant un pont sur la Meuse près de Wessom.

II - P A R C

II - 1 - Situation actuelle

II - 1 - a) L'office statistique des Communautés européennes, le Bulletin des Transports européens, à Genève, et le Bureau des Statistiques des Pays-Bas ont publié les chiffres suivants au sujet de l'évolution du parc de véhicules (en milliers) :

Années	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Voitures de tourisme et commerciales	157	173	188	219	268	327	376	420	450	512
Véhicules utilitaires	90	97	99	105	117	132	137	143	157	168
Autobus et autocars	6	6	6	6	7	7	8	8	9	9
<u>Total</u>	253	276	293	330	392	466	521	571	616	689
Cyclomoteurs et motocycles	255	334	402	507	651	813	920	1.028	1.126	

(les tricycles à moteur affectés au transport de personnes, sont inclus sous la rubrique "cyclomoteurs et motocycles"; ceux utilisés pour le transport de marchandises sont repris sous la rubrique "véhicules utilitaires")

.../...

II - 1 b) En 1957 et 1959, le parc des véhicules était composé comme suit (en examinant ces chiffres, il faut tenir compte du fait que 750.000 cyclomoteurs étaient en circulation aux Pays-Bas en 1957; ce chiffre est monté en 1959 à près d'un million) :

An-née	Nombre total des véhicules motorisés	Répartition du nombre total des véhicules motorisés				Remorques	Nombre d'habitants par véhicule			
		Motos	Véhicules privés	Véhicules pour transport de personnes (a)	camions		Véhicules les tracteurs (b)	par véhicule motorisé (col. 1)	par véhicule motor. à 3 et 4 roues (col. 3, 4 et 5)	par véhicule pour transport de personnes (col. 3, 4)
1957	685.290	168.541	376.875	7.778	127.028	5.068	25.282	16	21	29
1959	787.269	176.423	450.800	9.076	145.653	5.317	35.608	15	19	25

a) de plus de 6 places

b) non compris les tracteurs agricoles

c) y compris remorques spéciales (p.e. camping) non compris remorques pour tracteurs agricoles

(les véhicules spéciaux - au nombre de 5.114 - qui sont inclus, sous la rubrique "véhicules utilitaires" au tableau précédent, ne sont pas repris dans ce tableau).

.../...

II - 1 c) Au 1er août 1956, il y avait 128.299 véhicules utilitaires en service. Le tableau ci-dessous en donne la répartition selon que ces véhicules roulent pour compte propre ou pour compte de tiers :

	T O T A L		Pour compte d'autrui		Pour compte propre		Inconnu	
	Nombre	Capacité en 1.000 t	Nombre	Capacité en 1.000 t	Nombre	Capacité en 1.000 t	Nombre	Capacité en 1.000 t
Camions	112.790	288,3	24.652	107,4	84.190	174,4	3.948	6,5
Remorques	10.973	44,9	4.029	24,5	6.570	19,5	374	0,9
Semi-remorques	4.536	48,8	2.627	29,8	1.886	18,8	23	0,2
Total	128.299	382	31.308	161,7	92.646	212,7	4.345	7,6

(les tricycles à moteur ne sont pas repris dans ce tableau).

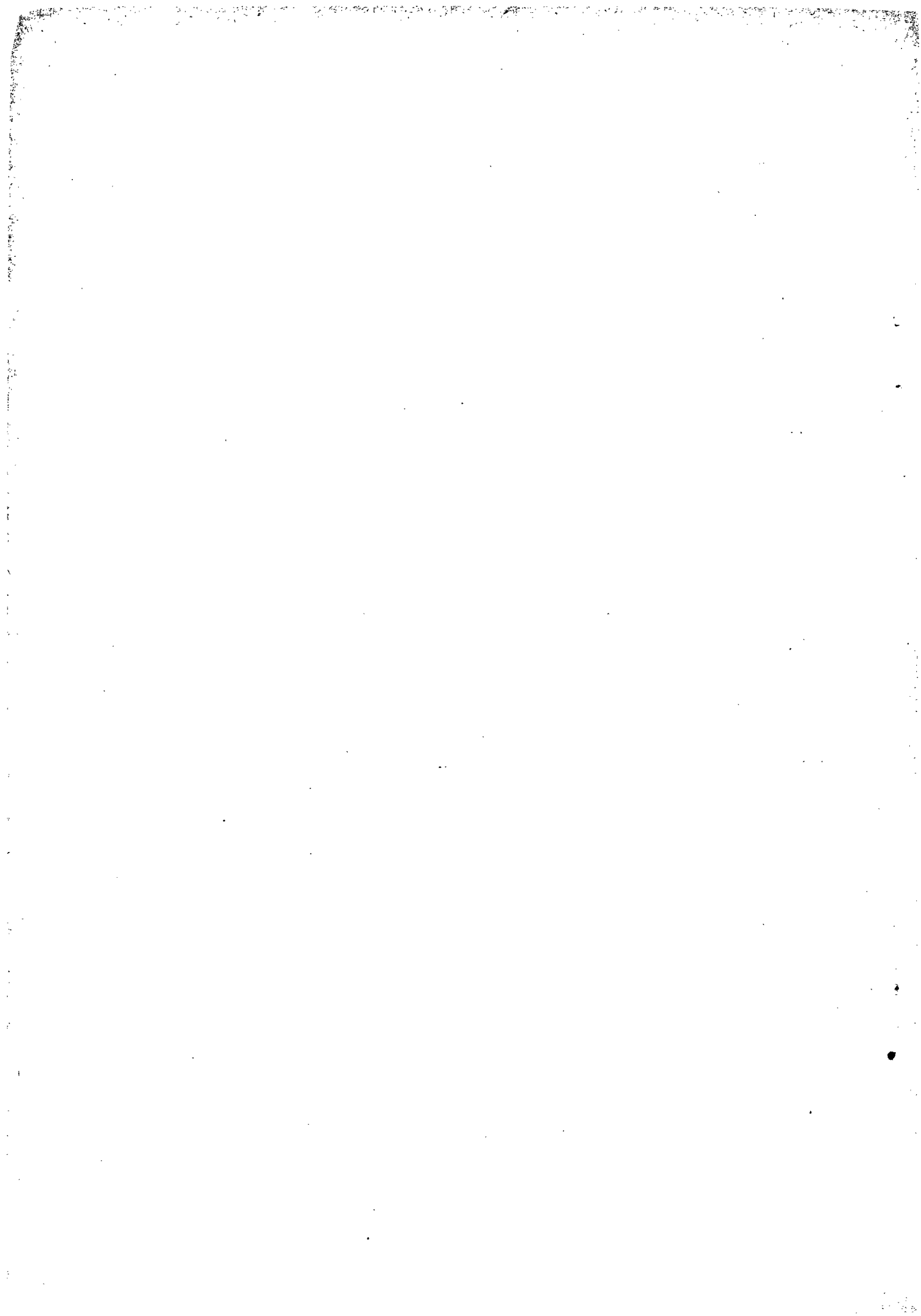
.../...

II - 2 - b) Transport professionnel de marchandises :

Années	<u>en millions de</u>			
	<u>tonnes</u>		<u>tonnes/km</u>	
	<u>total</u>	<u>dont interlocal</u>	<u>total</u>	<u>dont interlocal</u>
1955	96,6	59,9	2.579	2.386
1956	101,3	65,2	2.943	2.740
1957	105,4	70,2	3.243	3.041
1958	97,5	67,2	3.140	2.969

Pour 1957, le nombre de tonnes et tonnes/km est réparti comme suit :

	<u>en millions de</u>	
	<u>tonnes</u>	<u>tonnes/km</u>
Transport à la demande	98	2.922
services réguliers	4,4	275
services de ramassage et de distribution	3	46
Total	105,4	3.243



PROBLEMES GENERAUX DE LA ROUTE

Développement du parc

Il ressort clairement des données relatives au parc que nous avons fournies pour chacun des pays du Marché Commun que l'évolution du parc a été dans le sens d'une augmentation constante au cours des dernières années. Il est peu probable que ce phénomène prenne une allure différente si les données économiques qui le conditionnent restent à peu près identiques, c'est-à-dire, si la production automobile reste libre et si les entraves fiscales ou même simplement physiques (c'est-à-dire celles qui résultent de l'insuffisance de l'infrastructure) ne dépassent pas le niveau maximum atteint dans certains pays.

En effet, l'achat de véhicules automobiles (tout au moins pour les 80% constitués approximativement par les voitures de tourisme) est fonction du revenu national par habitant qui doit continuer de suivre une courbe ascendante dans l'avenir.

Des études qui ont été faites dans le cadre de la CEMT, il ressort clairement que le degré de motorisation varie suivant une certaine puissance du revenu national par habitant, puissance qui est de l'ordre de 1,8 pour les pays industriels d'Europe occidentale à motorisation actuelle moyenne, et qui est quelque peu inférieure à l'unité pour les pays à sous-motorisation et à super-motorisation (Etats-Unis), la variation de ce taux de la puissance pour les deux dernières catégories résultant de ce que le phénomène est pris d'une part à l'origine et, d'autre part, à l'approche d'une limite de saturation.

Or l'évolution du revenu national fait actuellement l'objet de prévisions relativement sûres dans les pays de la Communauté. Le revenu national par habitant tend inévitablement à rejoindre celui des Etats-Unis, de sorte que, apte tenu du rapport que nous venons d'indiquer, le degré de motorisation de la C.E.E. devrait atteindre vers 1980 le degré actuel des Etats-Unis, qui est de

.../...

l'ordre de 400 véhicules pour 1000 habitants (République fédérale d'Allemagne: 75 véhicules pour 1000 habitants; Belgique 93; Italie 40; Luxembourg 112; Pays-Bas 50; France 130).

Les études utilisant des méthodes quelque peu différentes, qui ont été entreprises dans différents pays, ont conduit à une augmentation du même ordre de grandeur. C'est ainsi qu'en France les statisticiens du Centre de Recherches et de Documentation sur la Consommation ont chiffré le parc des véhicules privés en 1970 à 7,7 millions, c'est-à-dire environ le double de celui de 1958. Le postulat fondamental de cette méthode consiste à supposer qu'un ménage qui gagne actuellement par exemple 50.000 francs par mois, mais peut espérer en gagner 70.000 francs dans 5, 10 ou 15 ans, dépensera à ce moment ses 70.000 francs de la même façon que le ménage qui les gagne déjà actuellement. Ce postulat nécessite de chiffrer à partir des enquêtes actuelles sur la consommation, l'évolution future des dépenses des Français, en rectifiant, bien entendu, les calculs pour tenir compte d'autres évolutions prévisibles. C'est ainsi que l'essor des ventes à crédit, la diminution des délais de livraison dans l'avenir, la perspective que les dépenses individuelles de construction faites par les familles accédant à la propriété freineront moins que par le passé l'achat de voitures, sont autant de phénomènes classés par le CREDOC sous la rubrique "Phénomènes de diffusion de l'automobile qui auront une influence directe sur l'essor du parc/automobile". Mais, par ailleurs, et c'est l'aspect essentiel, les Français, en s'appuyant sur les travaux actuels du Commissariat au Plan, verront vraisemblablement leur niveau de vie s'élever de 3,50% par an (de 1960 à 1970), et si la dispersion des revenus reste identique, cette augmentation du revenu national par habitant, compte tenu, comme il a été dit, de la structure des dépenses, doit permettre d'approcher les achats d'automobiles qui seront faits dans les années à venir. De plus, le nombre des "ménages" (au sens statistique du mot, c'est-à-dire le nombre des groupes de consommation, une personne vivant seule consti-

tuant un ménage au même titre qu'une famille nombreuse) passera de 14 à 15 millions. La combinaison de cet élément avec les autres ajoute à la précision qui peut être donnée en ce qui concerne l'accroissement du parc automobile français d'ici à 1970.

En Belgique une méthode de projection du parc automobile a été mise au point dans le cadre des recherches économétriques de programmation économique. En excluant l'acquisition d'une deuxième voiture par ménage (phénomène qui doit se produire comme aux Etats-Unis à partir d'un certain niveau de saturation) les résultats obtenus sont les suivants:

Année	Population belge (fin d'année en milliers de personnes)	Nombre de voitures par 1.000 habitants (unités en fin d'année)		Parc automobile (milliers d'unités en fin d'année)	
		Indice 1959=100		Indice 1959=100	
1959	9.128 (a)	70,1	100	640	100
1970	9.621	127,6	182	1.228	192
1980	10.151	192,7	275	1.956	306

(a) Chiffre provisoire, utilisé pour les calculs

Il sera certes souhaitable que les différentes méthodes soient confrontées sur le plan européen et que les recherches soient coordonnées afin d'arriver à des prévisions plus précises en ce qui concerne le parc des véhicules de la Communauté. On se rend compte en tout cas d'ores et déjà que le parc des véhicules automobiles, dont le développement résulte de l'initiative privée, doit augmenter dans des proportions considérables au cours de la prochaine décennie. Ce phénomène concerne essentiellement les voitures particulières, mais il touche également, bien que dans une mesure moindre, les véhicules utilitaires.- Le nombre de véhicules utilitaires a considérablement augmenté depuis la fin de la dernière guerre notamment

.../...

dans les années 1950 à 1959. Il faut remarquer que cette augmentation est surtout le fait des véhicules utilitaires pour compte propre puisque le transport routier professionnel est soumis d'une façon générale à des réglementations restrictives (1). On sait en effet que la crise économique qui s'est produite entre les deux guerres a eu des conséquences désastreuses sur l'économie des transports. Afin de la protéger, les gouvernements des six pays ont été amenés à prendre des mesures qui furent axées sur la limitation plus ou moins stricte du développement du transport routier professionnel. L'expansion économique qui caractérise l'après-guerre a fait peu à peu disparaître cette attitude malthusianiste et la coordination des transports a tendu à se baser non plus sur la protection d'un mode de transport déterminé, mais sur l'instauration d'un équilibre entre les différents modes de transport de sorte que chaque transport soit assuré par le moyen de transport le plus apte à l'effectuer.

On peut donc s'attendre raisonnablement à ce que dans les années à venir le transport routier professionnel continue d'être libéralisé. Sur le plan international, la réalisation des objectifs du Traité de Rome qui implique une intensification des échanges imposera également une diminution des restrictions qui pèsent sur la liberté des transports internationaux de marchandises.

Si le développement des véhicules utilitaires pour compte propre devait s'affaiblir pour des raisons qui tiennent aux limites économiques de l'exploitation pour compte propre, il n'est pas douteux qu'il serait relayé par celui du transport routier professionnel.

L'adaptation de l'infrastructure routière

Le développement du parc automobile tel qu'il vient d'être exposé pose aux Etats des problèmes d'infrastructure extrêmement complexes. L'aménagement de l'infrastructure appartient en effet à l'initiative des pouvoirs publics. Les investissements

(1) Il en est autrement en Allemagne: par la loi de finances de 1955 sur les transports, le trafic pour compte propre a été particulièrement imposé ce qui l'a fait sensiblement régresser au profit, d'une part, du transport pour compte d'autrui et, d'autre part, du chemin de fer.

en matière d'infrastructure figurent au budget des administrations publiques. Il en résulte que le montant global des investissements qui dépend des possibilités budgétaires et d'options souvent politiques ne répond pas nécessairement aux besoins de trafic.

S'il convient donc de remédier au décalage entre les 2 variables qui régissent l'exploitation des transports routiers: infrastructure et véhicules, et si, à cet égard, il importe de concentrer les efforts dans tous les pays du Marché Commun sur l'aménagement des infrastructures routières jugées très insuffisantes d'une façon générale, il est cependant prudent de nuancer les jugements de valeur que l'on est tenté de porter sur les infrastructures d'une façon trop hâtive et globale. Il faut en particulier se méfier de comparaisons qui ne sont pas toujours en définitive très probantes. C'est ainsi par exemple que la comparaison des longueurs respectives d'autoroutes dans chaque pays ne saurait suffire; elle doit être complétée par la comparaison des densités des réseaux totaux par km² et par habitant, par la qualité de ces réseaux; il convient de remarquer que la congestion de certains parcours est propre aux périodes de vacances; que, généralement, un nombre très réduit de routes supporte la majeure partie du trafic (on constate ainsi que pour les pays de la CEE 70% environ du trafic se concentre sur 30% du réseau routier et plus particulièrement sur les artères de grande communication). Toutes considérations qui doivent permettre de mieux juger des efforts effectifs et différents à réaliser dans chaque pays et de mettre au point un programme technique et financier d'investissements routiers.

La tendance de la plupart des pays, comme nous l'avons examinée en détail, a été précisément d'établir de tels programmes qui permettent de poursuivre régulièrement un programme routier d'entretien et d'amélioration adapté aux besoins économiques particuliers des pays ou des régions. Il apparaît de plus en plus que les gouvernements sont conscients de la nécessité de

.../...

respecter des programmes et de ne pas procéder à leur amputation à l'occasion des difficultés budgétaires.

Ces aménagements sur lesquels nous ne reviendrons pas sont cependant conçus presque exclusivement en fonction d'exigences intérieures. Or le fait nouveau que constitue la réalisation du Marché Commun implique de plus que les réseaux nationaux s'intègrent dans un système communautaire de grands axes routiers en mesure de garantir la libre circulation des personnes et des choses dans la Communauté, compte tenu notamment des modifications structurelles qui résulteront sur le plan économique de ce Marché Commun.

Les problèmes de l'infrastructure routière sur le plan européen

Quelle est, de ce point de vue, la situation actuelle ? Les réseaux nationaux se sont progressivement constitués en fonction des nécessités particulières de chaque Etat et de divers facteurs extra-économiques. D'une telle situation de fait découle:

- a) Une insuffisance de raccordements entre les divers réseaux nationaux;
- b) Un caractère hétérogène des structures de part et d'autre des frontières;
- c) Une insuffisance des liaisons entre les grands ports et les bassins industriels qui constituent leur hinterland naturel;
- d) Une disproportion dans la desserte des voies de communication qui desservent d'une part les capitales et divers centres industriels, d'autre part certaines régions économiques dont le rôle peut devenir considérable dans le cadre d'une économie intégrée;
- e) Un manque de synchronisme dans les phases de réalisation des tronçons situés sur les territoires de plusieurs pays et appartenant à des itinéraires de grand trafic international.

1) L'aménagement des grands axes communautaires

L'élimination progressive de ces lacunes constitue la condition préalable indispensable pour la réalisation d'un réseau communautaire, en mesure de satisfaire aux exigences posées par l'intégration économique et c'est ainsi que le premier objectif de l'action que la CEE a entreprise dans ce domaine a été la définition des grands axes de communication et l'individualisation des travaux de caractère particulièrement urgent à recommander aux gouvernements comme étant prioritaires dans une optique européenne.

Nous avons rappelé les recommandations de la Commission en ce qui concerne chacun des pays du Marché Commun et également les routes de trafic international définies à Genève qui les intéressent. L'annexe 1 indique les itinéraires européens aménagés ou à aménager en autoroute. Il est bien évident en effet que la CEE ne pouvait faire abstraction des résultats acquis par d'autres organisations internationales et c'est notamment sur la base des itinéraires routiers élaborés à Genève en 1950 que les services de la CEE ont cherché, en liaison étroite avec les experts nationaux à définir les grands axes communautaires, auxquels les gouvernements des six pays, sans méconnaître les exigences strictement nationales, devraient dans l'avenir réserver une priorité dans le cadre de l'exécution de leur programme d'ensemble. Les grands axes routiers communautaires correspondent d'ailleurs d'une façon générale aux grandes routes de trafic international définies à Genève, mais la Commission de la CEE à la différence de l'ECE à Genève a surtout pris en considération les tronçons de ces grands axes permettant de franchir les frontières ou ceux qui relient des zones dont la fonction économique est indiscutable. On trouvera en annexe des notes sommaires sur ces principaux tronçons qui ont fait l'objet d'échanges de vue au cours des réunions "infrastructure routes" organisées par la Commission et pour certains desquels la

Commission a entrepris une action. Car précisément, et ce point différencie également l'action de la CEE de celle de l'ECE à Genève, la Commission ne peut se contenter de jouer un rôle passif, mais doit contribuer à l'aménagement des liaisons considérées non seulement par ses efforts de persuasion auprès des Gouvernements mais encore par la recherche de moyens de financement et par les études techniques et économiques qu'elle peut mener ou susciter.

A ce dernier égard, la Commission n'ignore pas la nécessité de déterminer la valeur économique des itinéraires puisque aussi bien cette évaluation devra constituer l'élément décisif quant aux décisions relatives au volume et à la priorité des investissements à effectuer.

2) Les études de rentabilité économique

Mais il convient alors de considérer que, sur un plan communautaire, il importe que ces études économiques soient menées suivant des méthodes à peu près identiques s'appuyant sur des données comparables et exploitables de pays à pays, lorsque la Commission s'intéresse à des liaisons de caractère international mettant en relation des régions situées de part et d'autre des frontières. Il convient en effet alors qu'une seule méthode soit appliquée à la totalité du parcours en vue de choisir le tracé le plus rentable, la correspondance entre les dates de mise en service et la rentabilité de l'ouvrage, de déterminer son urgence par rapport à d'autres parcours. Si la nécessité d'une méthode unique apparaît moins évidente lorsque la Commission étudie des liaisons à caractère purement national, dans le cadre par exemple d'une politique de développement régional, il n'en demeure pas moins vrai qu'il est souhaitable que ces études soient fondées sur une méthode scientifique incontestée reposant elle-même sur des données de trafic exactes ainsi que sur une connaissance du volume de circulation que peut supporter la route projetée.

.../...

En concentrant ainsi son effort sur les grands axes routiers communautaires le problème est donc posé de déterminer dans quelle mesure une méthode d'analyse économique valable peut être appliquée dans les différents pays de la Communauté étant entendu qu'on devrait s'efforcer d'appliquer une seule méthode pour les liaisons de caractère international.

3) L'exploitation rationnelle de l'infrastructure

Il est bien évident que l'aménagement de l'infrastructure doit aller de pair avec son exploitation la plus rationnelle. Les progrès qui sont constamment réalisés dans la science de trafic doivent permettre de tirer le parti maximum de l'infrastructure aussi bien en définissant les caractéristiques structurelles les plus appropriées au trafic à acheminer qu'en mettant en application des règles de circulation rationnelles.

4) La création de gares routières

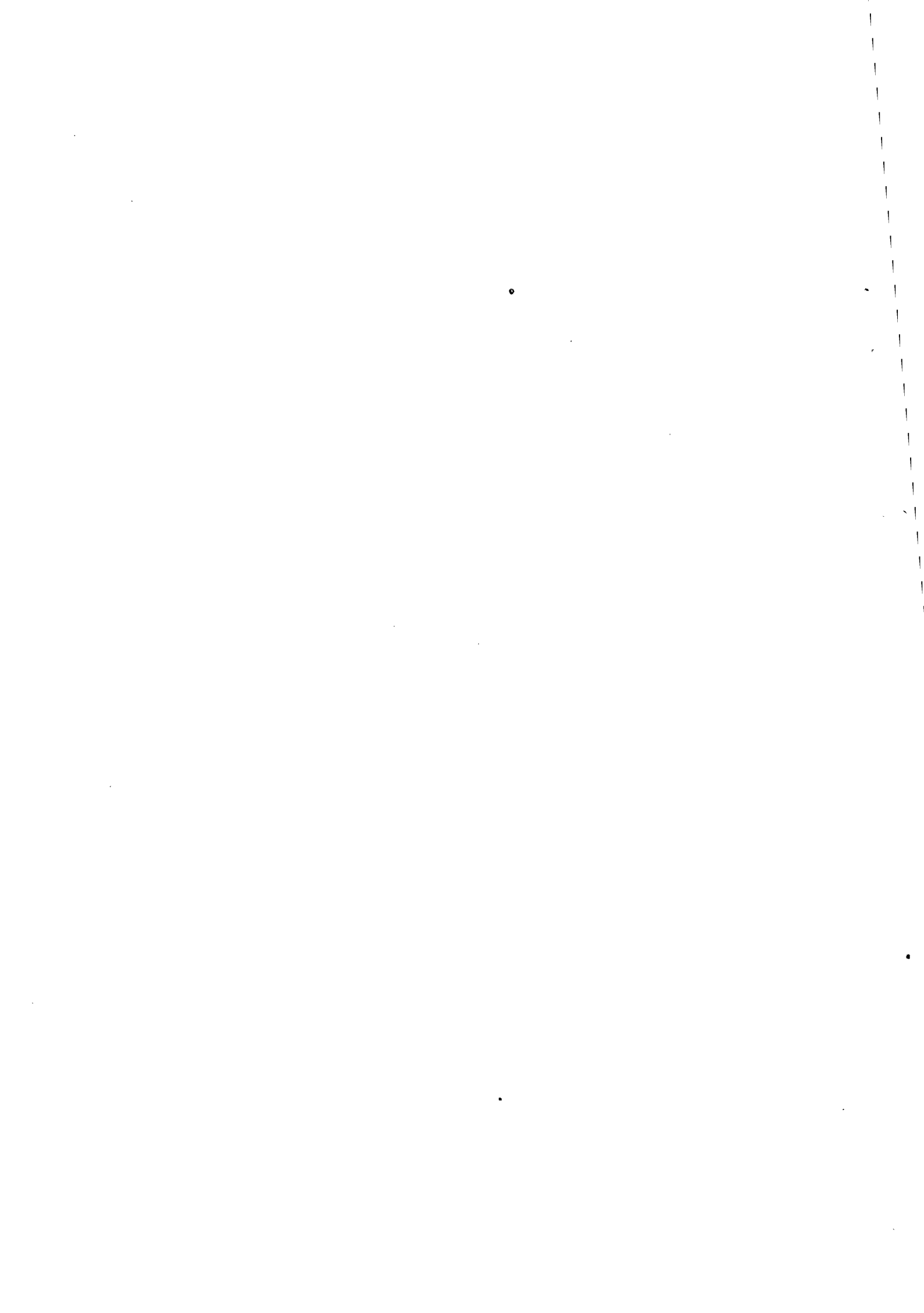
Lié à l'aménagement des grands axes de communication et exerçant une influence notable sur la circulation routière dans les grandes agglomérations le problème de la création des gares routières, dont par ailleurs le rôle en ce qui concerne la rationalisation de l'exploitation du transport routier est capital, doit faire l'objet d'études et de confrontations sur le plan communautaire.

5) Planification routière

A plus longue échéance le processus d'intégration en cours de même que la politique commune des transports rendront nécessaire de compléter cette première action et de mettre en oeuvre sur le plan communautaire un système de planification routière établie pour une période suffisamment longue. Cette

planification devra résulter de la coordination dans le temps et dans l'espace des programmes nationaux, éventuellement modifiés, compte tenu de ce que les exigences d'une économie intégrée modifient celles en fonction desquelles les programmes nationaux sont établis. Elle impliquera de nombreuses recherches communes en matière d'analyse économique de l'intérêt des projets routiers, de nombreuses confrontations sur le rôle de l'infrastructure dans l'économie, la mise au point d'une doctrine commune de la route. Ses conséquences diverses, par exemple, sur la technique de construction routière, sur la circulation des travailleurs, le marché des capitaux en feront un instrument économique de premier choix. Elle permettra enfin de résoudre au mieux pour la collectivité le problème de l'adaptation de l'infrastructure au parc de véhicules.

A N N E X E 1



La série de tableaux ci-après est destinée, sur la base des renseignements en notre possession, à faire le point, en juin 1961, de la situation autoroutière dans chacun des six pays de la Communauté.

Chacun de ces tableaux récapitule :

- en premier lieu, les itinéraires "E" qui sont (ou seront) desservis par autoroutes;
- ensuite, des itinéraires non classés "E", mais désignés par les différents pays comme étant (ou devant être) desservis par autoroutes.

Pour les premiers, la colonne (1) porte le numéro de l'itinéraire "E" couvert par le tracé développé à la colonne (2). La colonne (1) porte parfois plusieurs numéros, dont le premier est toujours souligné, ce qui signifie que le tracé développé à la colonne (2) couvre entièrement l'itinéraire souligné et par tronçons seulement les itinéraires non soulignés.

Les kilométrages totaux (colonne 3) et partiels (colonnes 5 et 8) ont été calculés de manière à ce que les tronçons communs à certains itinéraires ne soient décomptés qu'une seule fois. (en face de l'itinéraire souligné à la colonne (1)). Ceci nous permet de dire :

- que le total général de la colonne (3) représente le nombre total de km d'autoroutes réalisés et à réaliser;
- que le total général de la colonne (5) représente le nombre total de km d'autoroutes actuellement en service;
- que le total général de la colonne (8) représente le nombre total de km d'autoroutes restant à aménager.

Pour la colonne (10) (Date prévue d'achèvement des travaux) la Belgique précise la période prévue sur laquelle s'échelonnent les travaux; la France donne, seulement, en face de chaque projet, un ordre d'urgence qui a été reconnu par décision ministérielle.

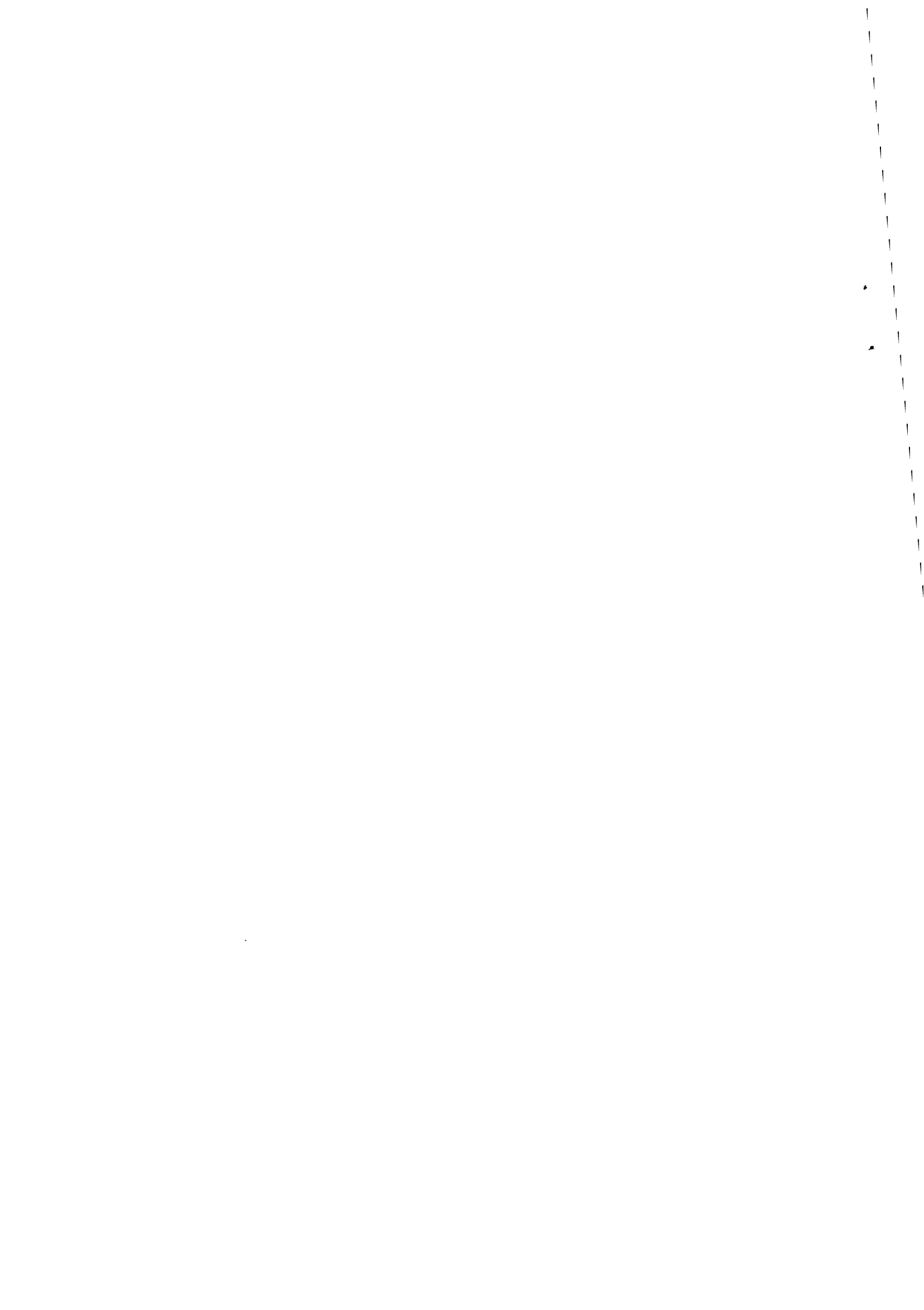
Les pointillés indiquent des données soit manquantes, soit trop imprécises actuellement pour qu'il en puisse être fait mention : les longueurs, par exemple, n'ont pas toujours pu être relevées avec

.../...

exactitude, quand il s'agit d'autoroutes à aménager attendu que, dans bien des cas, le tracé exact n'a pas été défini (il peut être, soit entièrement nouveau, soit sensiblement le même que celui d'une route déjà existante).

De même, les caractéristiques sont, la plupart, manquantes, sauf pour les projets belges, pour lesquels elles ont été, par contre, très clairement définies.

ITINERAIRES (OU PARTIE DE CES ITINERAIRES) AMENAGES D'AVANCEMENT EN AUTOROUTE		TRONCONS DEJA EN SERVICE				TRONCONS EN COURS D'AMENAGEMENT OU DE CONSTRUCTION OU EN PROJET			
No. de l'itinéraire	Tracé	Longueur totale (en km)	Tracé	Longueur (en km)	Caractéristiques	Tracé	Longueur (en km)	Caractéristiques envisagées	Date prévue d'achèvement des travaux
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
ITINERAIRES CLASSES "E"									
E 3, E 4 et E 8	Oberhausen - Kamen - Bielefeld - Hannover - Hamburg	396	Totalité du parcours, sauf contournement et sortie de Hannover	396	...	Contournement et sortie de Hannover	...	...	1964
E 4 et E 11	Basel - Freiburg Süd - Riegel - Karlsruhe - Mannheim - Frankfurt/Main - Giessen - Hersfeld - Kassel - Göttingen - Soesen - Hildesheim - Hildesheim, tronçon commun avec E 3 jusqu'à Hamburg, Hamburg - Lübeck	env. 710	Basel - Freiburg (St. Ingbert) - Lichtenau - Hildesheim - Hamburg - Lübeck	50 560 681	...	Freiburg Süd - Riegel - Hildesheim - sortie de Hannover - Contournement sud de Hamburg	env. 20 = 20 = 13	...	1962 1962 1962
E 5	Aachen - Köln - Frankfurt/Main - Aschaffenburg - Rahrbrunn - Würzburg - Nürnberg - Regensburg	566	Aachen - Nürnberg West	env. 350	...	Würzburg West - Hirschstadt - Hirschstadt - Nürnberg - Nürnberg - Regensburg	70 50 100	...	1964 1962 Projet
E 6	München - Nürnberg - Hof	296	Totalité du parcours	296	...				
E 8	Tronçon commun avec E 3 de Bad - Oeynhausen à Hannover, Hannover - Braunschweig - Halbstadt - Berlin	90	Totalité du parcours	90	...				
E 11	Tronçon commun avec E 4 de Appenweier à Karlsruhe, Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München - Rosenheim - Bad Reichenhalla - frontière autrichienne	423	Totalité du parcours	423	...				
E 12	Saarbrücken - St. Ingbert - Kaiserslautern - Mannheim - Heilbronn	env. 200	St. Ingbert West - Wäldorf (sortie de Mannheim)	150	...	Saarbrücken - St. Ingbert - Wäldorf - Heilbronn	env. 15 = 35	...	1962 Projet
E 35	Bremen - Hamburg	108	Totalité du parcours	108	...				
E 38	Essenrich - Nessel - Oberhausen - Köln	env. 126	Nessel - Oberhausen - Köln	85	...	Essenrich - Nessel	env. 40	...	1965
E 68	Hann - Boesl - Kassel	135				Contournement sud de Kassel - Hann - Contournement sud de Kassel	5 130	...	1962 Projet
E 70	Stuttgart - Heilbronn - Würzburg - Fulda - Bad Hersfeld - (Eisenach)	env. 335	Stuttgart - Heilbronn - Bad Hersfeld - (Eisenach)	51 51	...	Heilbronn - Bad Hersfeld	230	...	1970
E 73	Köln - Kamen	env. 100	Köln - Hagen	env. 70	...	Hagen - Kamen	env. 30	...	1967
ITINERAIRES NON CLASSES "E"									
	Kamen - Münster - Osnabrück - Bremen	215				Kamen - Münster - Osnabrück - Widdeshausen - Brinkum - Bremen - Oyen (Bremen)	35 55 84 28 9	...	1964 1965 1968 1964 1962
	Dortmund - Hagen - Giessen	192				Dortmund - Hagen - Giessen	192	...	Projet
	Köln - Bonn	23	Totalité du parcours	23	...				
	Bremen - Verden - Walsrode	67				Bremen - Verden - Verden - Walsrode	28 26	...	1962 1963
LONGUEUR TOTALE DES AUTOROUTES EN SERVICE				2,765 km					

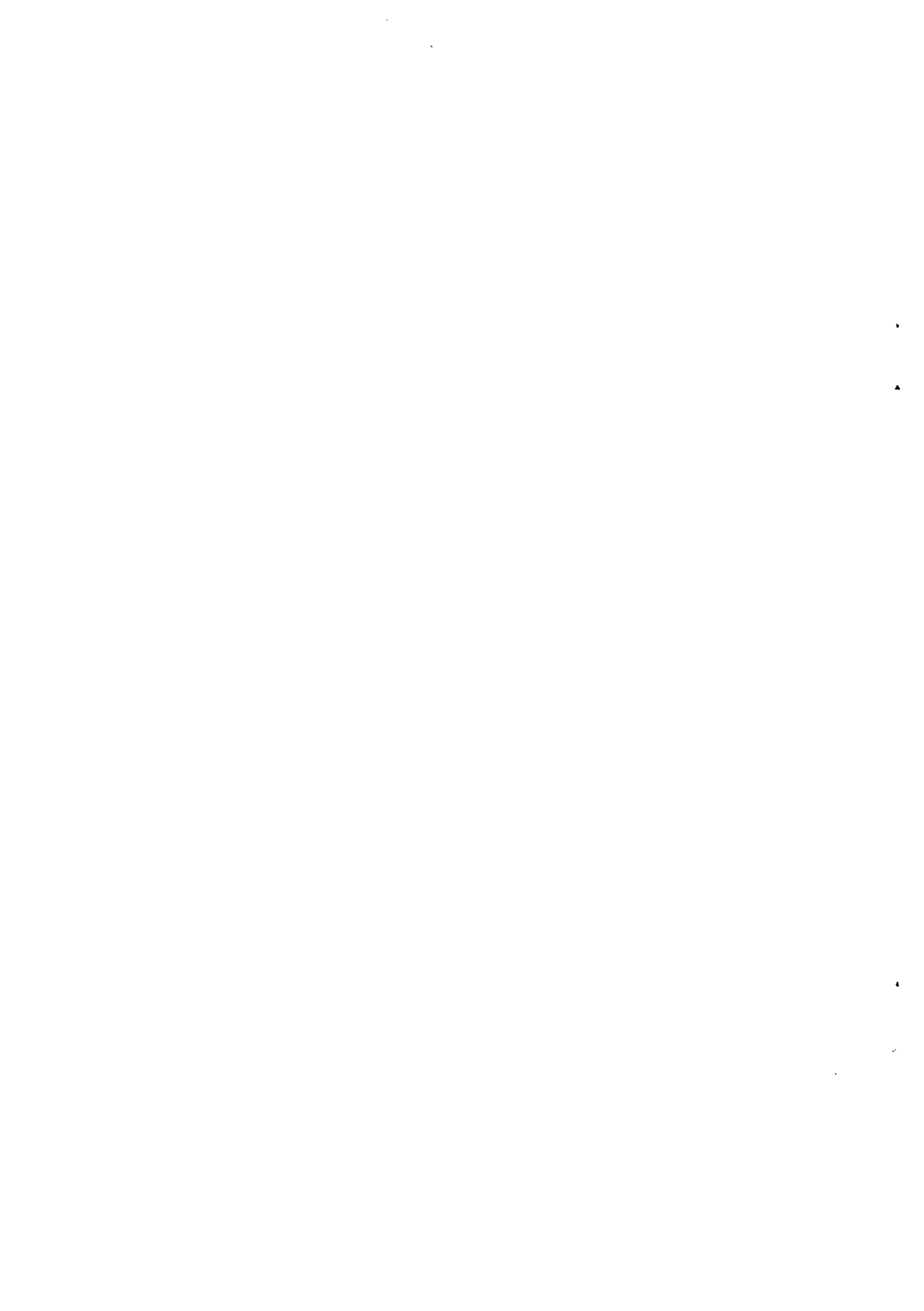


ITINERAIRES (OU PARTIE DE CES ITINERAIRES) AMENAGES OU A AMENAGER ENCLUSIVEMENT EN AUTOROUTE			TRONCONS DEJA EN SERVICE			TRONCONS EN COURS D'AMENAGEMENT OU DE CONSTRUCTION (OU EN PROJET)			
No. de l'itinéraire	Tracé	Longueur totale (en km)	Tracé	Longueur (en km)	Caractéristiques	Tracé	Longueur (en km)	Caractéristiques envisagées	Date prévue d'achèvement des travaux (10) (a)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10) (a)
ITINERAIRES CLASSES "E"									
E 3	frontière française - Courtrai - Gand - Anvers - Turnhout - frontière néerlandaise	160				frontière française - Putogem Putogem - Gand Gand - St. Miklas St. Miklas - Anvers (sortie) Anvers (sortie) - Turnhout - frontière néerlandaise	40 17 30 22 51	2x2 voies 2x3 voies 2x2 voies 2x3 voies 2x2 voies	Projet 1975-1979
E 5	frontière française - Furnes - Ostende - Bruges - Gand - Bruxelles & Louvain - Liège - frontière allemande -	300	Ostende - Bruxelles	114	2x2 voies	frontière française - Furnes - Bruges Gand - Alost Alost-Bruxelles Bruxelles-Louvain Louvain-Liège Liège-Battice Battice-frontière allemande	43 25 25 27 73 21 22	2x2 voies 2x3 voies 2x3 voies 2x4 voies 2x3 voies 2x3 voies 2x2 voies	1970-1974 1970-1974 1965-1968 1964-1964 1965-1969 1960-1964 1960-1964
E 9	frontière néerlandaise - Liège - sud de Liège -	...				frontière néerlandaise - Liège - sortie au sud de Liège -	16	2x2 voies 2x2 voies	1970-1974 1965-1969
E 10	frontière française - Mons - Bruxelles - Anvers - frontière néerlandaise	170		47	Actuellement à classes séparées et avec passages à niveau entre Bruxelles et Anvers	frontière française - Frameries Frameries - Mons - Nivelles Nivelles - Braine l'Alleud Braine l'Alleud - Bruxelles Bruxelles - Anvers - Ekuron Ekuron - Brasschaat Brasschaat - Brecht Brecht - frontière néerlandaise	.. .. 12 19	2x2 voies 2x3 voies 2x4 voies 2x4 voies 2x3 voies 2x3 voies 2x2 voies 2x2 voies	1970-1974 1965-1969 1965-1969 1960-1964 1960-1964 1970-1974 1970-1974 1975-1979
E 30	Anvers - Tessenderlo - As - frontière néerlandaise	162	Anvers - Kwaadachelen	47	2x2 voies	Kwaadachelen - Nord de Hasselt Nord de Hasselt - Zonhoven Zonhoven - frontière néerlandaise	.. .. ..	2x2 voies 2x2 voies 2x2 voies	1960-1964 1965-1969 1975-1979
E 40	Bruxelles - Namur - Celles	...	Bruxelles - sortie de Houlaert	...	2x3 voies (7)	Houlaert - sortie de Namur sortie de Namur - Namur - Yvoir Yvoir - Celles	.. .. ..	2x2 voies 2x2 voies 2x2 voies	1960-1964 1970-1974 1975-1979
E 41	Mons - La Louvière - Charleroi - Namur - ouest de Liège	...				Mons - La Louvière - Charleroi Charleroi - Fleurus Fleurus - Liège	.. .. ..	2x3 voies 2x2 voies 2x2 voies	1960-1964 1960-1964 1965-1969
ITINERAIRES NON CLASSES "E"									
	Bruxelles - Gand - Knokke avec bretelle vers Bruges	...				Bruxelles - Gand Gand - Maldegem Maldegem - Knokke Maldegem - Bruges	.. .. 20 14	2x3 voies 2x3 voies 2x2 voies 2x2 voies	1970-1974 1975-1979 1975-1979 1975-1979
	Bruxelles - Ronsse - Courtrai - Ypres - Furnes avec bretelles : - de Courtrai à Bruges - de Ronsse à la frontière française par Journal	226				Bruxelles - Ronsse - Courtrai Courtrai - Furnes Courtrai - Bruges Ronsse - Journal - frontière française	86 62 44 36	2x2 voies 2x2 voies 2x2 voies 2x2 voies	1970-1974 1975-1979 1970-1974 1975-1979
	Courtrai - Mons (jonction avec E 41)	67				Courtrai - Peruwelz Peruwelz - Mons	46 21	2x2 voies 2x2 voies	1970-1974 1975-1979
	Louvain - environs de Hasselt (jonction avec E 30)	...				Totalité du parcours	..	2x2 voies	1965-1969
	Liège - Hasselt - environs de Hasselt (jonction avec E 30)	...				Totalité du parcours	..	2x2 voies	1960-1964
	Bruxelles - Anvers	46				Totalité du parcours	46	2x4 voies	1975-1979
	Anvers - Zandvliet	...				Anvers - Ekuron - Kapellen Kapellen - Zandvliet	.. ..	2x3 voies 2x2 voies	1975-1979 1975-1979
	Bruxelles - Zaventem	...	en service						
				LONGUEUR DES AUTOROUTES EN SERVICE	161 km				
(a) Ces dates sont celles d'un programme qui est devenu caduc (voir I-3-a, Belgique)									



ITINERAIRES (OU PARTIES DE CES ITINERAIRES) AMENAGES OU A AMENAGER EXCLUSIVEMENT EN AUTOROUTES			TRONCONS DEJA EN SERVICE (au 1er Janvier 1962)			TRONCONS EN COURS D'AMENAGEMENT OU DE CONSTRUCTION (au 1er Janvier 1962) OU EN PROJET			
N° de l'itinéraire (1)	Tracé (2)	Longueur totale (en km) (3)	Tracé (4)	Longueur (en km) (5)	Caractéristiques (6)	Tracé (7)	Longueur (en km) (8)	Caractéristiques (9)	Date prévue d'achèvement des travaux (10)
ITINERAIRES CLASSES "E"									
E 1	. Tancarville - Rouen - Paris . Auxerre - Chagny - Lyon - Orange - Bellême - Aix en Provence - Nice	1,162	. Autoroute Ouest de Paris . Autoroute Sud de Paris . Diverses sections . Fréjus - Nice	22 25 16 50	... ... ... ...	. Tancarville - Rouen - Chauffeur . Chauffeur - Orgueil (Ouest de Paris) . Corbell - Neaumes (Sud de Paris) . Neaumes - Auxerre . Auxerre - Avallon . Avallon - Villefranche (Nord de Lyon) . Lyon - Vienne - Valence . Valence - Bedarides . Bedarides - Bonpas . Bonpas - Aix en Provence	125 37 36 ... 25 ... 13 91 ... 11 ...	... ... ... ... ... ... ... ... ... ...	1ère urgence en construction 1ère urgence en construction 1ère urgence en construction 1ère urgence en construction 2ème urgence
E 3 et E 10	. frontière espagnole - Biarritz . sortie nord de Bordeaux - St. André de Cubzac . Poitiers - Tours - Chartres - Paris - Péronne - Lille - frontière belge	612	. Autoroute Ouest de Paris . Autoroute Sud de Lille	12 26	... ...	. frontière espagnole - Biarritz - Nord de Biarritz . Bordeaux - St. André de Cubzac . Poitiers - Tours . Tours - Chartres . Chartres - Paris . Paris - Senlis . Senlis - Roye - frontière belge	36 23 102 141 64 42 134	... ... ... ... 2 x 3 voies ...	1ère urgence 1ère urgence 3ème urgence 2ème urgence 1ère urgence en construction 1ère urgence
E 4	. Narbonne - Nîmes - Orange - Valence . Chambéry - Genève	361				. Narbonne - Orange . Orange - Valence . Chambéry - Genève	214 77 90	... ... ...	2ème urgence 1ère urgence 3ème urgence
E 9 et E 17	. frontière luxembourgeoise - Metz . Saverne - Strasbourg - Mulhouse - Bâle	220				. frontière luxembourgeoise - Thionville . Thionville - Metz . Saverne - Strasbourg . Strasbourg - Bâle	27 20 39 134	... ... ... ...	1ère urgence en construction 3ème urgence 1ère urgence
E 10 et E 61	. tronçon commun avec E 3 de Paris à Péronne, Péronne - frontière belge	81				. Péronne - frontière belge	81	...	1ère urgence
E 11	. Contournement de Nancy	27				. Totalité du parcours	27	...	1ère urgence
E 12	. Metz - Sarrebrück	71				. Totalité du parcours	71	...	1ère urgence
E 13	. Lyon - Chambéry	95				. Sortie de Lyon . Sortie de Lyon - Chambéry	... ...	... ...	1ère urgence 2ème urgence
E 17 et E 44 (?)	. Chagny - Dijon . Belfort - (?) vers Bâle	..				. Chagny - Dijon . Belfort - (?) vers Bâle	54 ...	... ...	3ème urgence (?)
E 41	. Calais - Lille	..				. Calais - Armentières . Armentières - Lille	... 17	... ...	1ère urgence en construction
E 44	. (?) - Mulhouse	..					...	...	3ème urgence
E 47	. Aix en Provence - Marseille	29	. Partie en service	..	...	. Partie en construction	...	...	2ème urgence (?)
E 49	. Bordeaux - Toulouse - Narbonne	358				. Bordeaux - Langon . Langon - Toulouse - Narbonne	47 351	... ...	1ère urgence 3ème urgence
ITINERAIRES NON CLASSES "E"									
	. Le Mans - St. Calais (Châteaudun ?) . Dunkerque - Lille . Dijon - Langres . Montbéliard - Mulhouse . Autoroute Nord de Marseille . Autoroute Est de Marseille	.. 77 65 59 18 18							
				18 18 211 km	... ... ...	. Totalité du parcours . Dunkerque - Armentières . Totalité du parcours . Totalité du parcours	... ... 65 59	... ... ... ...	2ème urgence 2ème urgence 3ème urgence 3ème urgence
				LONGUEUR TOTALE DES AUTOROUTES EN SERVICE					

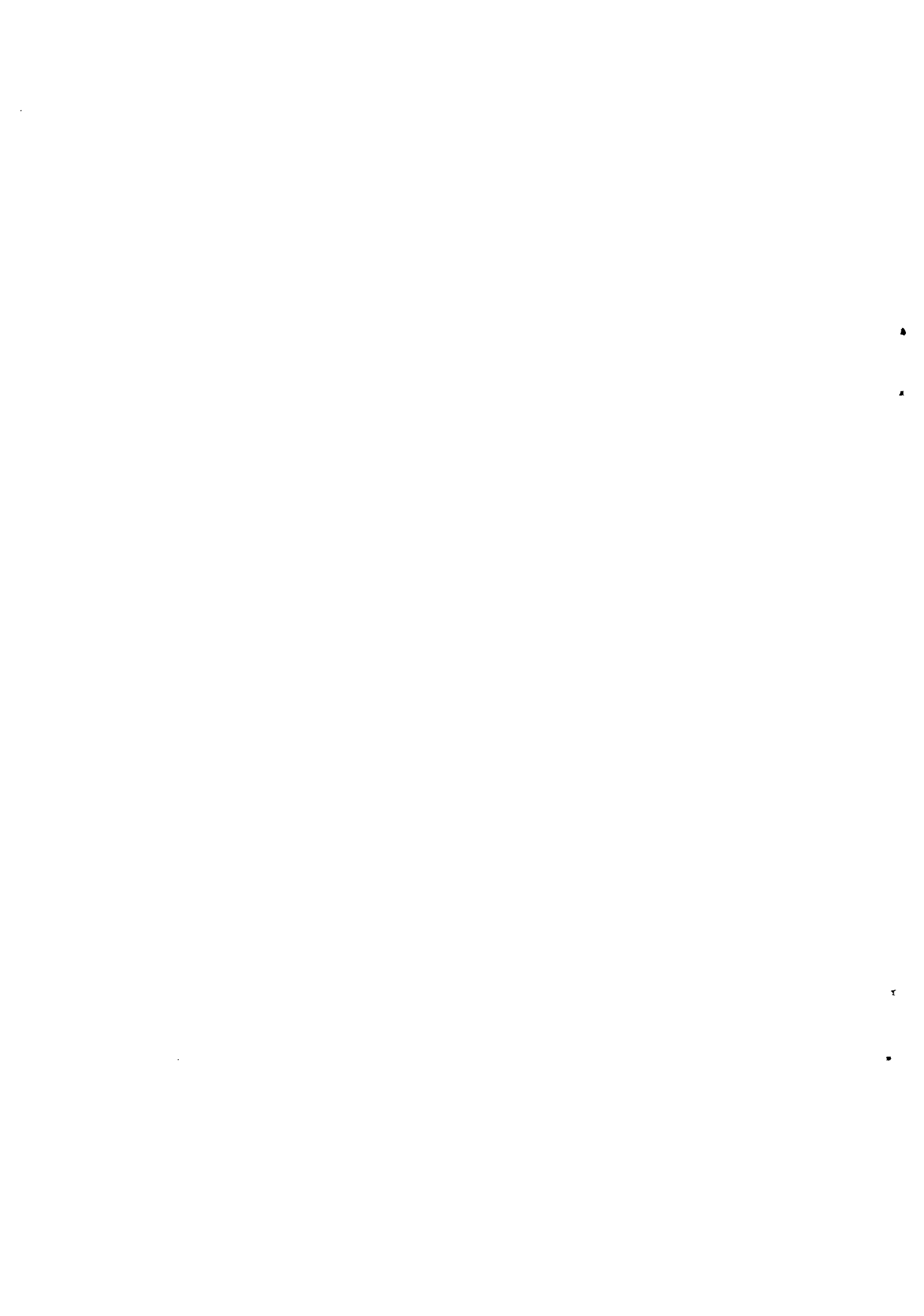
M.B. Dates probables de mise en service, dans les hypothèses de financement envisagées au 31.12.61: - pour la 1ère urgence: de 1964 à 1975
- pour la 2ème urgence: de 1975 à 1980
- pour la 3ème urgence: de 1980 à 1985



ITALIE

ITINERAIRES (OU PARTIE DE CES ITINERAIRES) AMENAGES OU A AMENAGER EXCLUSIVEMENT EN AUTOROUTE			TRONCONS DEJA EN SERVICE			TRONCONS EN COURS D'AMENAGEMENT OU DE CONSTRUCTION OU EN PROJET			
No. de l'itinéraire	Tracé	Longueur totale (en km)	Tracé	Longueur (en km)	Caractéristiques	Tracé	Longueur (en km)	Caractéristiques ou visagés	Date prévue d'achèvement des travaux
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
ITINERAIRES CLASSES "E"									
E 1	. Savona - Genova . Roma - Salerno . Termini Imerese - Palermo	313	. Savona - Genova . Capua - Pompei	12 73	1 x 3 voies ...	. Savona - Genova (doublement) . Roma - Capua . Pompei - Salerno . Termini Imerese - Palermo	12 161 27 36	... ... ... ...	1963 1962 1961 1963
E 2 et E 6	. Milano - Modena - Bologna - Pescara	454	. Milano - Bologna	194	...	. Bologna - Pescara	250	...	1966
E 6	. Roma - Firenze - Bologna, tronçon commun avec E 2 de Bologna à Modène, Modène - Verone - Bolzano - Brannero	676	. Firenze - Bologna	106	...	. Roma - Magliana Sabina . Magliana Sabina - Monte S. Savino . Monte S. Savino - Firenze . Modena - Brannero	52 123 84 311	... ... ... ...	1962 ? 1964 Projet
E 7 et E 13	. Padova - Mestre - Cervignone	136	. Padova - Mestre	25	1 x 3 voies	. Padova - Mestre (doublement) . Mestre - Cervignone	25 111	... ...	1961 ?
E 9	. Chiasso - Como - Milano - Tortona - Serravalle - Genova	218	. Chiasso - Milano . Milano - Serravalle . Serravalle - Genova	84 84 50	1 x 3 voies ... 1 x 3 voies	. Chiasso - Milano (doublement) . Serravalle - (doublement)	84 50	... ...	1964 1963
E 13	. Torino - Milano - Brescia - Verona - Padova, tronçon en commun avec E 7 de Padova à Venezin	387	. Torino - Milano . Milano - Brescia . Brescia - Verona . Verona - Padova	138 96 63 82	1 x 3 voies 1 x 3 voies ... 1 x 3 voies	. Torino - Milano (doublement) . Milano - Brescia (doublement) . Verona - Padova (doublement)	138 96 62	... ... ...	1964 1962 terminé
E 21	. Quincinetto - Torino . Fossano - Cava - Savone	212	. Cava - Savone	42	1 x 3 voies	. Quincinetto - Torino (doublement) . Fossano - Cava	56 47	... ...	terminé 1963
E 58	. Firenze - Migliorino	87	. Totalité du parcours	87	1 x 3 voies	. Totalité du parcours (doublement)		...	1962
E 58	. Napoli - Bari	245				. Totalité du parcours	245	...	Projet
E 59	. Messina - Catania	86				. Totalité du parcours	86	...	1964
ITINERAIRES NON CLASSES "E"									
	. Roma - Ostia	21	. Totalité du parcours	23	...				
LONGUEUR TOTALE DES AUTOROUTES EN SERVICE				1.162 km, y compris les autoroutes à chaussées uniques à 3 voies					

ITINERAIRES EUROPEENS (OU PARTIE DE CES ITINERAIRES) APPLICABLES A L'EXCLUSIVEMENT ET AUTORITE			TRONCONS DEJA EN SERVICE			TRONCONS EN COURS D'AMENAGEMENT OU DE CONSTRUCTION OU DE PROJET			
N° de l'itinéraire	Tracé	Longueur totale (en km)	Tracé	Longueur (en km)	Caractéristiques	Tracé	Longueur (en km)	Caractéristiques	Date de mise en service
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
E 8	frontière belge - Eersel - Eindhoven - Assen - Me - Viala - frontière allemande	...				Totalité du parcours			1968
E 9	1. Groningue - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Hengelo - frontière allemande	210	1. Groningue - Utrecht 2. contournement de Utrecht	52 6	route à chaussées séparées	Utrecht - Amersfoort Amersfoort - Hengelo Hengelo - frontière allemande	70 107 15	...	1961 1971 1975
E 9	Amsterdam - Utrecht - 1/2 Hertogenbosch - Roermond - Maastricht - frontière belge	228	Amsterdam - Utrecht Utrecht - Vianen - Uden - 1/2 Hertogenbosch	38 33	route à chaussées séparées	Utrecht - st. Hertogenbosch 1/2 Hertogenbosch - Eindhoven Eindhoven - Maastricht Maastricht - frontière belge	4 11 37 12	...	1964 1975 1985-1990 1976
E 10	frontière belge - Breda - Rotterdam - 1/2 Groningue - Amsterdam	150	1. Groningue - Lelidun 2. Vianen - Amsterdam 3. contournement de Delft 4. Breda - Rotterdam	14 30 4 52	route à chaussées séparées	frontière belge - Breda Breda - Rotterdam Rotterdam - 1/2 Groningue Lelidun - Vianen	21 52 24 19 ?	...	1965 1967 1985 1980
E 15	Amsterdam - Amersfoort - Zwolle - Muppel	146				Amsterdam - Amersfoort Amersfoort - Zwolle Zwolle - Muppel	51 68 25	...	1965 1971 1970
E 36	Rotterdam - Gouda; tronçon commun avec E 8 de Gouda à Utrecht, Utrecht - Arnhem - frontière allemande	102	Rotterdam - Gouda Utrecht - Arnhem	22 57	route à chaussées séparées	Arnhem - frontière allemande	23	...	1963
E 37	Breda - Gorinchem - Utrecht	9				Totalité du parcours	9	...	1967
E 38	Breda - Eindhoven	...							
E 39	frontière belge - Maastricht - frontière allemande (Aachen)	25				frontière belge - Maastricht Maastricht - ? ? - frontière allemande	...	...	1975 1985 1976
			<p>LONGUEUR DES AUTORUTES EN SERVICE 318 km y compris les routes à chaussées séparées</p>						



*SITUATION DU RESEAU ROUTIER COMMUNAUTAIRE
APRES EXECUTION DES TRAVAUX PREVUS*

*DAS VERKEHRSNETZ DER GEMEINSCHAFT NACH DURCHFÜHRUNG
DER VORGESEHENEN ARBEITEN*

*SITUAZIONE DELLA RETE STRADALE COMUNITARIA
DOPO L'ESECUZIONE DEI LAVORI PREVISTI*

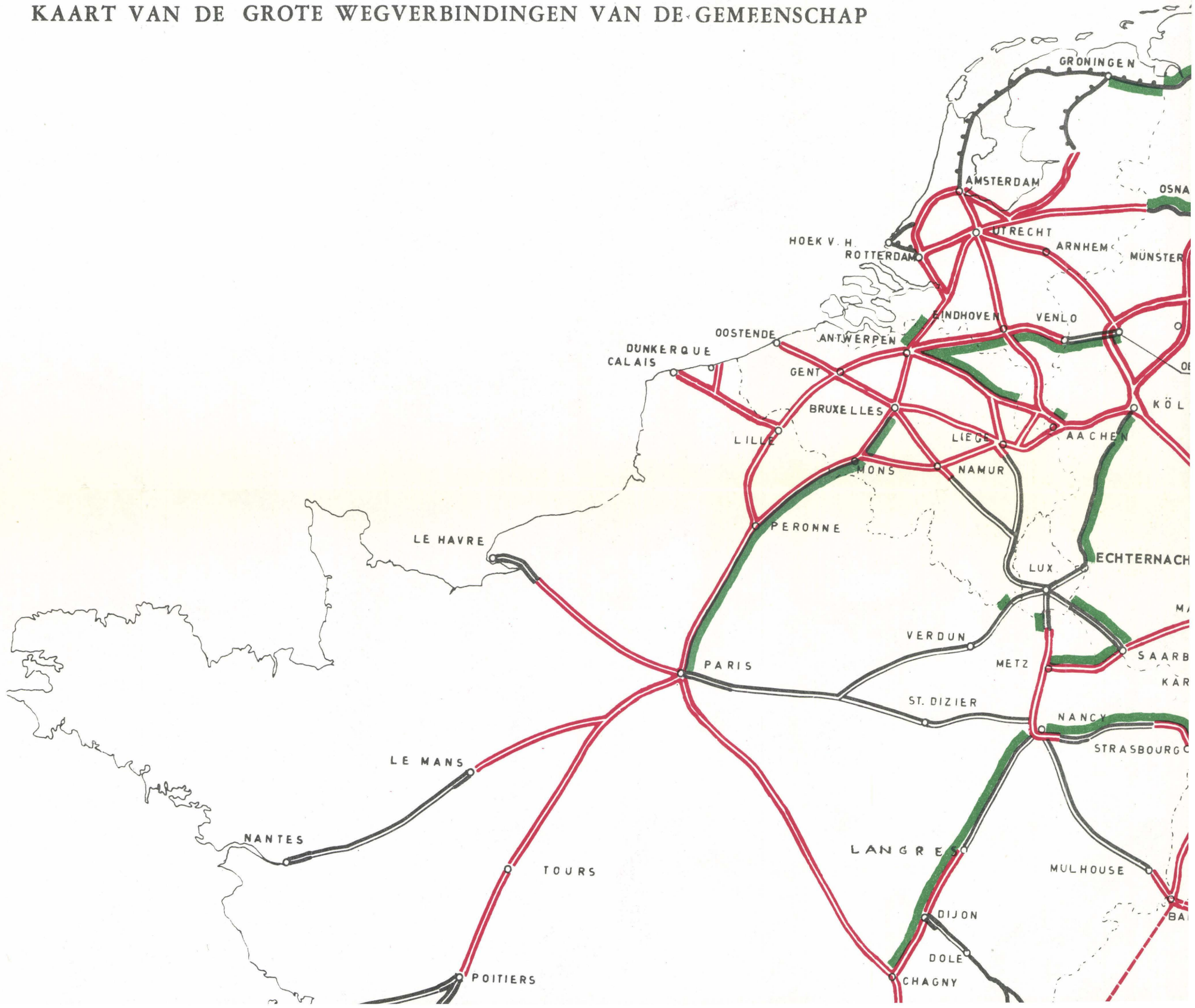
*TOESTAND VAN HET WEGENNET BINNEN DE GEMEENSCHAP
NA VOLTOOIING VAN DE VOORZIENE WERKEN*

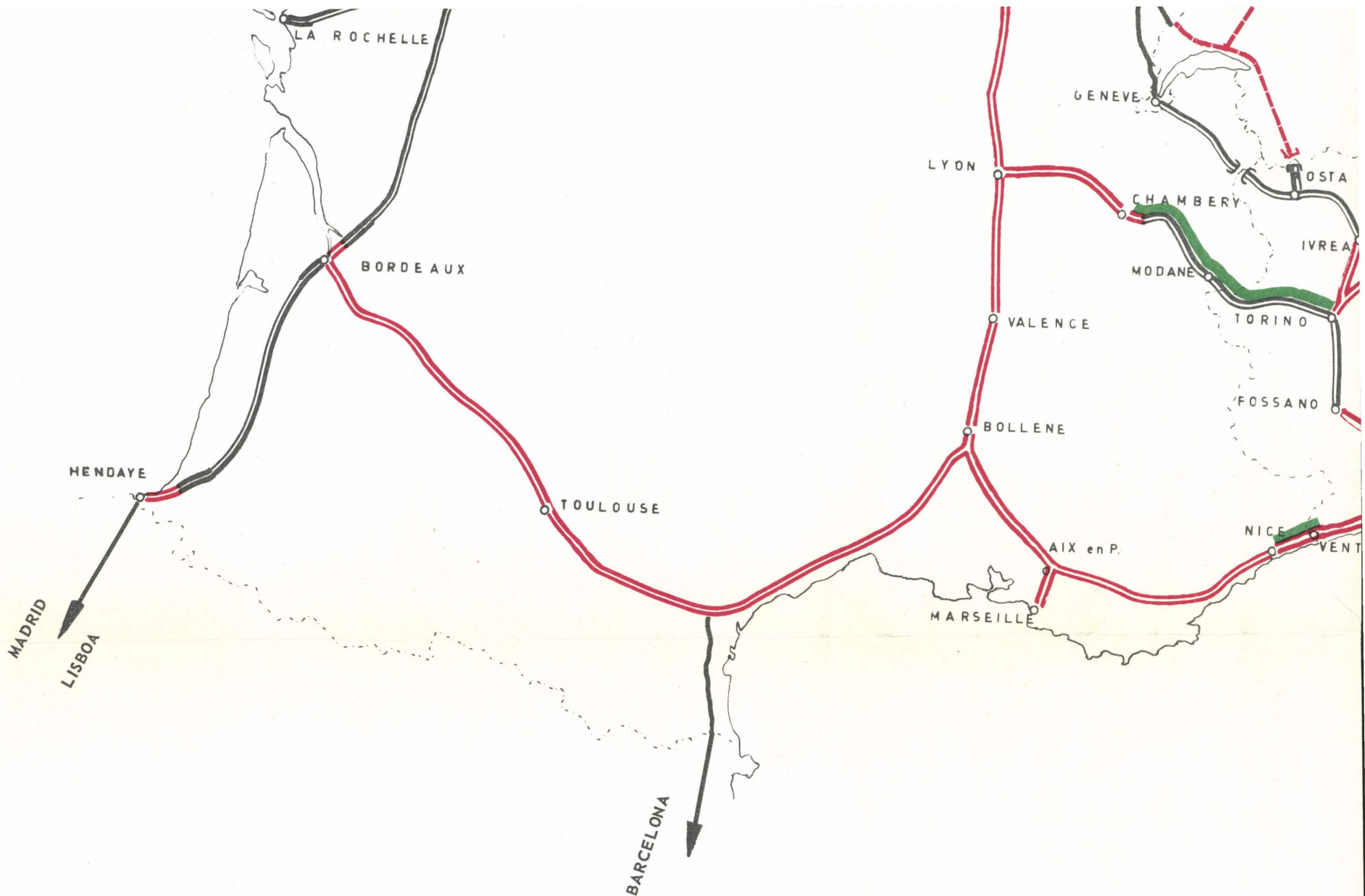
CARTE DES GRANDS AXES ROUTIERS DE LA COMMUNAUTE

KARTE DER GROSSEN STRASSENVERBINDUNGEN DER GEMEINSCHAFT

CARTA DEI GRANDI ASSI STRADALI DELLA COMUNITA'

KAART VAN DE GROTE WEGVERBINDINGEN VAN DE GEMEENSCHAP





RECOMMANDATIONS PARTICULIERES
 BESONDERE EMPFEHLUNGEN
 RACCOMANDAZIONI PARTICOLARI
 BIJZONDERE AANBEVELINGEN

CARACTERISTIQUES STRUCTURELLES OU PREVUES

- Routes à 2 voies
- Routes à 2 voies réservées ou trafic motorisé
- Routes à 3 voies
- Routes à 4 voies
- Autoroutes à 3 voies
- Autoroutes à 4 voies

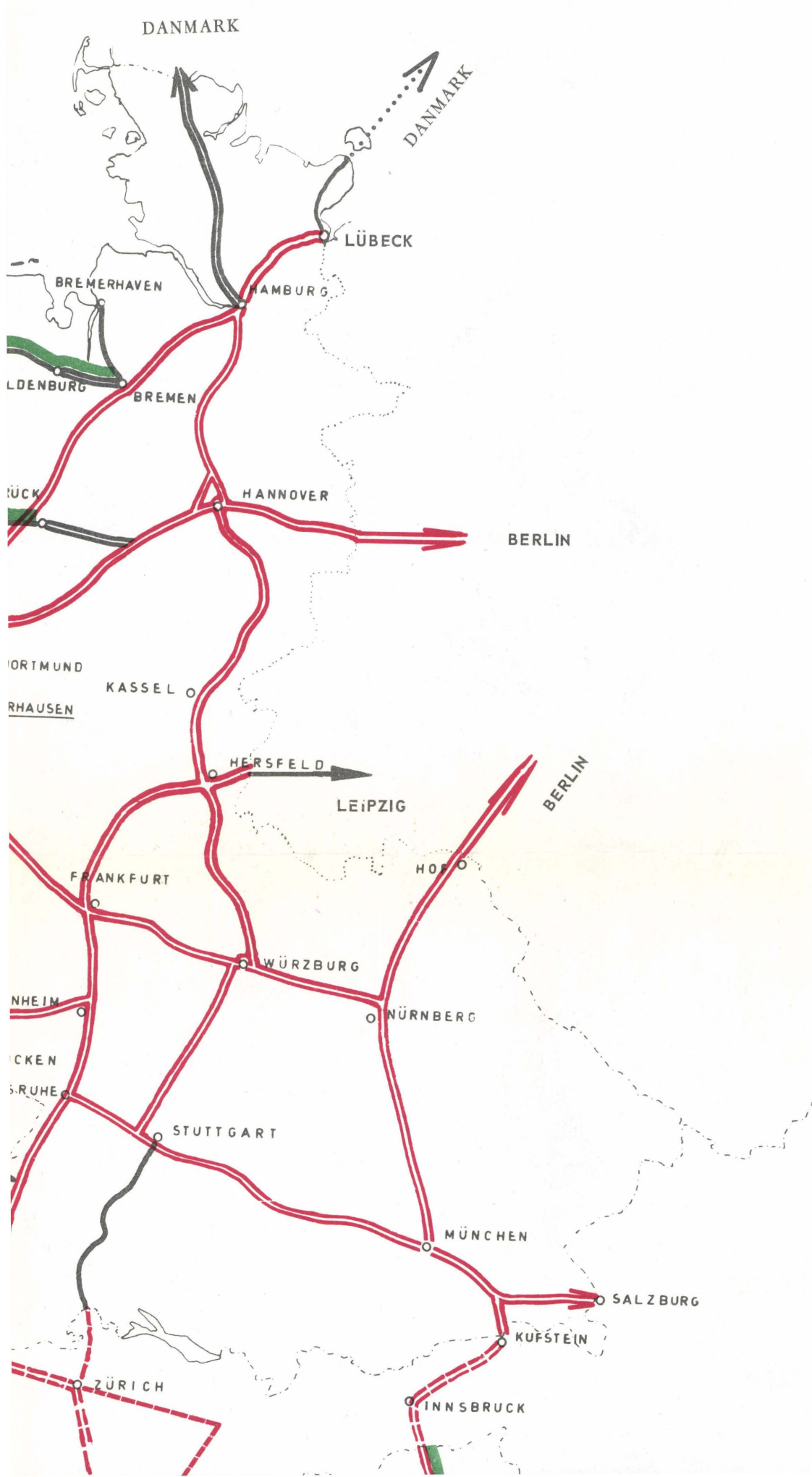
GEGENWÄRTIGE ODER VORGESEHENE MERKMALE

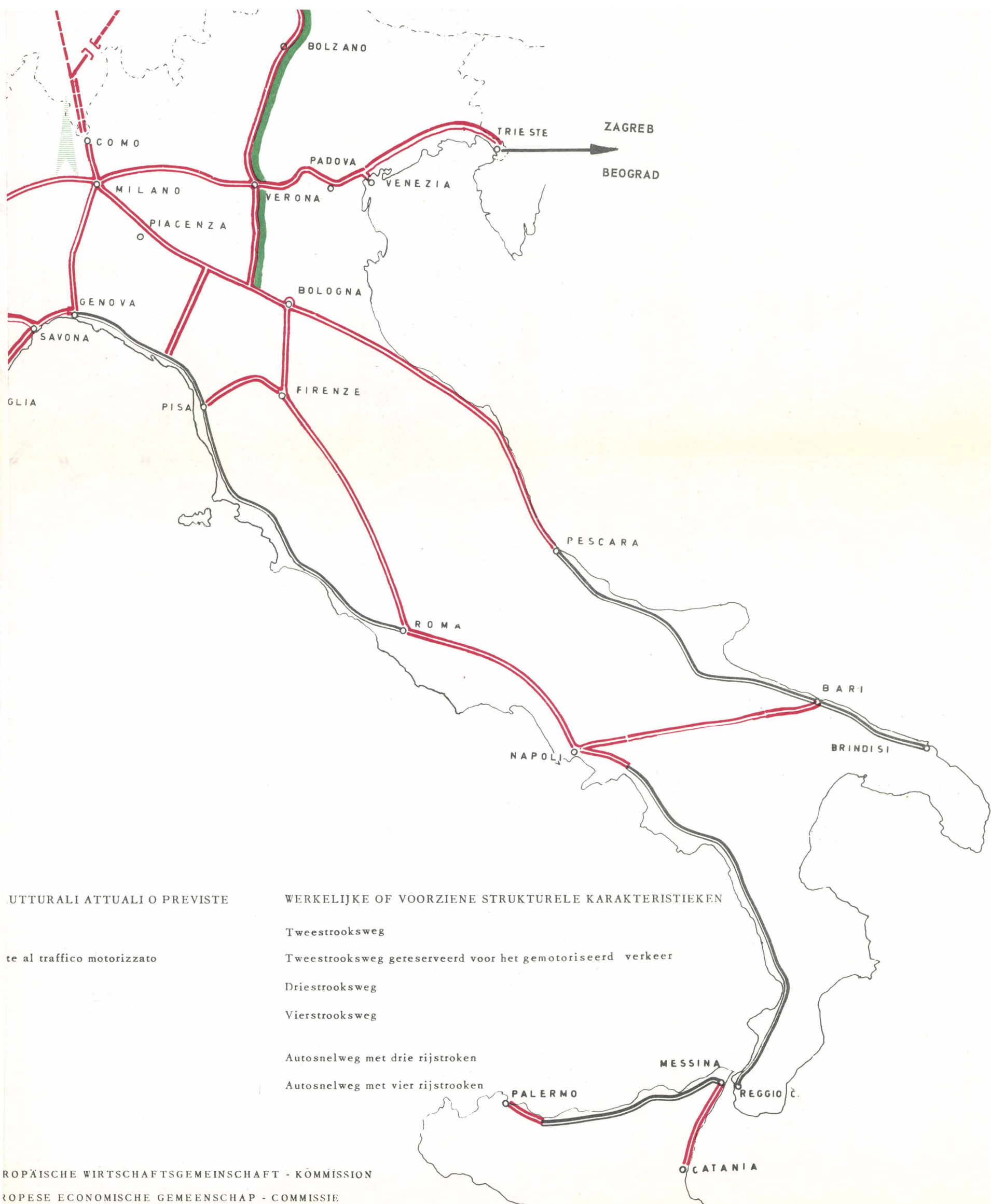
- 2 spurige Strassen
- 2 spurige Kraftfahrzeugstrassen
- 3 spurige Strassen
- 4 spurige Strassen
- 3 spurige kreuzungsfreie Kraftfahrzeugstrassen
- Autobahnen

CARATTERISTICHE STRADALI

- Strade a 2 vie
- Strade a 2 due vie riservate
- Strade a 3 vie
- Strade a 4 vie
- Autostrade a 3 vie
- Autostrade a 4 vie

D. G. VII	7 - 6 - 1960	30 r.
DIRECTION B	j. stenico	M.C.





STRUKTURELE KARAKTERISTIEKEN

TOEGELIJKEN VOOR VERKEER

WERKELIJKE OF VOORZIENE STRUKTURELE KARAKTERISTIEKEN

- Tweestrooksweg
- Tweestrooksweg gereserveerd voor het gemotoriseerd verkeer
- Driestrooksweg
- Vierstrooksweg
- Autosnelweg met drie rijstroken
- Autosnelweg met vier rijstroken

