

CES/F.R. (68)

CREATION D'UNE GRANDE VOIRIE DE COMMUNICATION
ET D'UN FONDS DES ROUTES (loi du 16 août 1967).

A V I S

Luxembourg, le 8 juillet 1968

SOMMAIRE

	Page
I Introduction	1
II Les besoins	5
1) La structure actuelle de la demande	5
2) La densité actuelle de la circulation	17
3) Les prévisions d'évolution	26
III Les objectifs à atteindre	31
1) La satisfaction des besoins nationaux	32
2) Le raccordement aux réseaux d'autoroutes des pays limitrophes	32
3) La contribution à une politique d'industriali- sation et d'aménagement du territoire	35
4) L'organisation des transports au moindre coût pour la collectivité	37
5) La construction de la voirie projetée au coût le plus bas	42
6) La promotion de la sécurité routière	43
IV La conformité du réseau actuel et des projets routiers avec les objectifs	46
1) Le réseau existant et la loi du 16 août 1967 ..	46
2) Les tracés résultant de la variante I	48
3) Les tracés résultant de la variante II	54
4) Les tracés proposés par le Conseil Economique et Social, compte tenu des objectifs précisés au chapitre III	56
V Le coût des transports et des projets de tracés de grande voirie	61
1) Les dépenses budgétaires en faveur des trans- ports	61

	Page
2) Les dépenses d'investissement dans les transports	63
3) Le coût des différents tracés de grande voirie...	69
4) Les possibilités d'économie	70
 VI Le moyen de financement	 74
1) Les besoins financiers des secteurs privé et public en général	74
2) Les moyens budgétaires	76
3) Le marché des capitaux	77
4) Les autres sources de financement	78
 VII Le rendement des projets de tracés de nouvelles voiries	 79
 VIII Les priorités	 82

I Introduction.

Il est indéniable que notre voirie nationale, vieille d'un demi-siècle environ, ne répond plus aux exigences des temps modernes et risque notamment de priver notre pays, qui est obligé d'une part d'importer la majeure partie des matières premières et des produits de consommation et de l'autre d'écouler plus de la moitié de sa production à l'étranger, de l'accès indispensable au réseau européen d'autoroutes.

L'idée d'intégrer notre pays dans un système de grandes routes internationales remonte déjà à la déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international, signée à Genève, le 16 septembre 1950 et approuvée par la loi du 24 juin 1952. Même si à la suite de cette loi certains parcours de route E ont été aménagés, notre voirie est restée essentiellement déficiente.

Aussi le Ministre des Travaux Publics a-t-il chargé le 14 août 1964 une Commission de donner son appréciation et de faire des propositions éventuelles en matière d'aménagement du réseau de la voirie nationale.

Dans son rapport du 23 septembre 1964 cette Commission constate que nos centres de production sont aussi générateurs de trafic routier et qu'ils sont exposés à des conséquences graves du fait qu'ils sont sans accès facile aux grandes routes internationales et freinés par l'agencement défectueux et les innombrables goulots de notre voirie nationale. Elle conclut que l'aménagement de notre réseau routier devra procéder d'un plan général à long terme englobant tous les aspects économiques et sociaux de la circulation routière et donnant la priorité aux objectifs d'intérêt national.

Faisant suite aux conclusions de ce rapport, le Gouvernement a déposé à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des routes qui est devenu la loi du 16 août 1967. Cette loi prévoit la construction d'environ 150 km de grandes routes dans un délai de 10 ans. L'assiette du nouveau réseau est conçue de façon à permettre un élargissement ultérieur. Les statuts de ces autoroutes interdisent la construction de maisons d'habitation dans un certain périmètre, ainsi que la création de voies d'accès autres que celles qui sont expressément prévues dans le tracé.

La loi crée également un Fonds des routes qui alimentera les dépenses nécessaires à la réalisation du programme de constructions routières et qui assurera ainsi un financement indépendant des aléas inhérents aux dotations budgétaires annuelles.

Enfin, elle introduit une procédure simplifiée et efficace pour l'expropriation des parcelles dont l'acquisition deviendra nécessaire pour réaliser la nouvelle voirie.

Les premières modalités d'exécution de la loi ont été votées par la Chambre des Députés le 20 décembre 1967.

Entretiens, le Conseil Economique et Social s'est saisi de sa propre initiative, conformément à l'article 2 de sa loi organique du 21 mars 1966, du problème de la création d'une grande voirie de communication en raison du fait que la loi en question aura pour notre pays des incidences économiques, sociales et financières incisives et durables.

Le Conseil Economique et Social a entendu successivement Monsieur le Conseiller de Gouvernement F. Weiler le 5 décembre 1967, MM. les Echevins G. Margue et F. Zürn de la Ville de Luxembourg le 14 décembre 1967 ainsi que M. le Ministre A. Bousser le 5 mars 1968.

A la suite d'un débat général sur les problèmes soulevés par l'exécution de la loi du 16 août 1967, le Conseil tout en se réservant la faculté de revenir sur le fonds du problème, a attiré l'attention du Gouvernement sur une série de points d'inquiétude qui ont trait aux aspects suivants :

- l'interdépendance du problème en question avec d'autres projets d'envergure sur le plan social, sanitaire, éducatif, agricole et l'absence d'un plan cohérent de financement à long terme et de précisions suffisantes sur l'ordre des priorités ;
- les problèmes de l'aménagement du territoire et notamment la coordination entre le rail et la route ;
- la portée et la compatibilité des articles 6, 7 et 8 de la loi du 16 août 1967 avec le caractère contraignant de l'Accord de Genève du 16 septembre 1950 à la lumière des travaux de construction routière dans les pays voisins ;
- la difficulté de concilier dans les perspectives actuelles l'ampleur du programme établi et les possibilités économiques et financières du pays ;
- les différences de conception et de coût des solutions proposées relatives au contournement de la Ville de Luxembourg.

L'ensemble de ces considérations ont déterminé le Conseil Economique et Social à examiner les problèmes soulevés par l'exécution de la loi du 16 août 1967 dans son contexte économique général sans préjudice des options éventuellement prises par les Pouvoirs Publics. Le Conseil fondera son analyse sur le critère de l'intérêt général du pays.

Il est d'autant plus justifié de procéder ainsi que la Commission Spéciale de la Chambre des Députés, dans son rapport du 3 juillet 1967, a retenu formellement que "la présente loi n'arrête et ne fixe pas d'ores et déjà les tracés de la voirie à créer. Il sera procédé à cette fixation par règlement grand-ducal comme il est prévu à l'article 9 du projet. Cette façon

de voir a été confirmée à la Commission par Monsieur le Ministre des Travaux Publics, lequel a déclaré d'ailleurs vouloir prendre lors de chaque règlement l'avis de la Chambre des Députés."

Le présent avis détermine les besoins de transport, dégage les objectifs à atteindre en tenant compte notamment du coût global des transports pour la collectivité, d'une politique d'industrialisation et d'aménagement du territoire et examine si notre réseau routier et les projets d'autoroutes répondent à ces objectifs.

Comme la voirie nationale constitue un élément déterminant d'une organisation rationnelle des transports, il essaie d'évaluer le coût des différents projets d'autoroutes et de dégager les solutions les moins onéreuses pour la collectivité.

Il étudie enfin les possibilités de financement à long terme des travaux routiers à la lumière du marché des capitaux et des besoins financiers dans le domaine social, sanitaire, éducatif et économique général.

II. Les besoins.

L'élaboration d'un programme de constructions routières doit non seulement répondre à certaines conditions techniques et urbanistiques, mais il doit se fonder également et essentiellement sur un calcul économique tenant compte des nécessités d'expansion de l'économie. S'il est vrai que le calcul de la rentabilité d'une autoroute pose un certain nombre de difficultés dans la théorie économique, il en est autrement de l'analyse rigoureuse des besoins qui fournit en général des indications valables permettant d'établir l'utilité économique et l'ordre de priorité des nouvelles implantations de voies de transport. Toutefois, au Grand-Duché, même cet examen se heurte à certains obstacles en raison notamment de l'insuffisance ou du manque de données statistiques. Aussi la présente analyse des besoins ne peut-elle pas être exhaustive et se borne-t-elle à examiner la structure actuelle de la demande et à dégager les tendances générales de nos besoins à longue échéance.

- 1) La structure actuelle de la demande.
- a) le transport de personnes.
- a.1. le transport individuel de personnes.

L'apparition de l'automobile a profondément bouleversé les conditions dans lesquelles s'effectuaient traditionnellement les transports de personnes. La voiture particulière permet de se déplacer rapidement de porte à porte. Aussi est-elle utilisée de plus en plus non seulement pour les loisirs mais également pour se rendre au travail. D'ores et déjà 18 % de la main-d'oeuvre dans notre pays utilise la voiture particulière pour joindre son lieu de

travail.(1) L'exemple des Etats-Unis nous montre qu'au fur et à mesure que croîtra le niveau de vie, les navetteurs utiliseront davantage leur voiture propre aux dépens des moyens de transport public.

La densité automobile est très élevée au Grand-Duché, qui n'est devancé en Europe que par la Suède. Elle continue à augmenter annuellement pour s'approcher de plus en plus du plafond atteint aux Etats-Unis d'Amérique. Le tableau ci-joint donne un aperçu sur la densité automobile dans le monde.

<u>Pays</u>	<u>Nombre d'habitants au 1 janvier 1967 par</u>	
	<u>Voiture</u>	<u>Véhicule x</u>
Etats-Unis d'Amérique	2.5	2.1
Canada	3.8	2.9
Nouvelle Zélande	3.5	2.9
Australie	4.0	3.1
Suède	4.2	3.9
Luxembourg	4.9 (3.7 pour Luxem- bourg-Ville en 1966)	4.3
France	5.0	4.2
Grande-Bretagne	5.5	4.7
R.F. d'Allemagne	5.6	5.1
Suisse	5.1	5.3
Danemark	5.8	4.5
Belgique	5.7	4.9
Pays-Bas	7.8	6.7
Italie	8.3	7.5

Alors que les Etats-Unis comptaient au 1 janvier 1966 467 véhicules pour 1.000 habitants et la Suède 251, le chiffre correspondant du Grand-Duché atteignait 219 unités (voitures et véhicules utilitaires). Au 1 janvier 1968, le chiffre correspondant du Grand-Duché s'établissait à 306.

(1) Marc Heinen : Les problèmes du transport en commun de la main-d'oeuvre au Grand-Duché de Luxembourg. Louvain 1967.

x Source : STATEC

En ce qui concerne les voitures particulières, l'évolution du nombre de voitures par 1.000 habitants a été la suivante :

	Voitures	Habitants	Voitures pour 1.000 habitants
1955	18.532	311.033	59
1960	33.446	314.889	106
1965	55.724	316.000	176
1967	67.370	320.400	210
1968	72.827	335.600	217

Au 1.1.1968, la densité automobile s'établissait comme suit: Par rapport au nombre d'habitants, le pays comptait 4.6 habitants par voiture et 3.3 habitants par véhicule, soit 217 voitures et 327 véhicules pour 1.000 habitants. Etant donné l'accroissement relativement faible de la population totale, le nombre de voitures (et naturellement celui de véhicules) pour 1.000 habitants augmente très rapidement : de 59 en 1955 il est ainsi passé à 106 en 1960, à 176 en 1965 pour atteindre le record de 217 en 1968.

En outre, la population active fournit un intéressant critère de comparaison. En ce qui concerne les voitures, l'évolution a été la suivante : (1)

(1) Source : STATEC, Bulletin N° 4/1968

	Voitures	Population active	Voitures pour 1.000 pers. actives
1948	5.286	135.139	39
1961	37.042	128.475	288
1967	67.370	130.687	515

Au 1.1.1968 on comptait déjà 557 voitures pour 1.000 personnes actives. Le pays a donc déjà dépassé le stade où une personne active sur deux dispose d'une voiture et le moment n'est pas loin où cette proportion sera devenue de deux personnes actives sur trois. Si on totalise l'ensemble des moyens de transport individuel (voitures et motocyclettes) on compte d'ores et déjà 604 véhicules pour 1.000 personnes actives.

Enfin, il convient de relever qu'au 1.1.1968, le Grand-Duché comptait 40 véhicules par km² et 23 véhicules par km de route; au même moment on relevait 703 voitures pour 1.000 ménages.

Le STATEC constate qu'en 1967 le nombre de véhicules en circulation sur notre planète s'est approché du chiffre record de 200 millions, dont plus de 60 millions sur les routes européennes. Au Grand-Duché comme ailleurs la ronde infernale continue comme le montrent les premières statistiques mensuelles de 1968 :

1er janvier 1968 :	102.377
1er février 1968 :	102.899
1er mars 1968 :	103.655
1er avril 1968 :	104.618
1er mai 1968 :	106.029

a.2. Le transport de personnes en commun.

a.2.1. national

Si le nombre des salariés qui utilisent leur voiture particulière pour se rendre à leur travail ne cesse de croître, le transport en commun devra nécessairement s'en ressentir. Aussi faut-il vérifier cette évolution dans les statistiques disponibles.

Un premier tableau chiffre les transports en commun effectués par la S.N.C.F.L. en trafic intérieur.

Les transports en commun CFL en milliers de voyageurs

(Source : STATEC et CFL)

<u>Année</u>	<u>Rail</u>	<u>Route</u>
1954	10.625	-
1955	10.829	-
1956	10.938	-
1957	10.697	-
1958	10.142	-
1959	9.878	-
1960	7.412	2.132
1961	7.055	2.272
1962	6.766	2.242
1963	6.318	2.649
1964	6.077	3.038
1965	6.018	3.086
1966	6.650	3.121
1967	8.017	4.166

Le tableau ci-dessus montre en premier lieu le recul important du rail au profit de la route entre 1956 et 1965 : en trafic intérieur : le nombre de voyageurs transportés par rail a diminué de 45 % en passant de 10.938.000 en 1956 à 6.018.000 en 1965. En ce qui concerne les seuls CFL, le nombre

de personnes qui ont voyagé par train en trafic intérieur a diminué de 15 % entre 1960 et 1965, alors que le nombre de ceux qui ont emprunté les autobus CFL a augmenté de 45 %.

En comparant les résultats de 1967 avec ceux de l'exercice précédent, le trafic intérieur voyageurs accuse une augmentation de 24,6 %. La progression de la route est plus importante étant donné qu'elle accuse un accroissement de 33,4 % alors que le chiffre correspondant pour le rail n'atteint que 20 %. L'augmentation provient du fait que depuis le 1er mars 1967, tous les abonnés sont autorisés à effectuer un nombre illimité de voyages pendant la durée de validité de l'abonnement et de l'introduction du service coordonné CFL. - C.R.L. sur la ligne de l'Attert.

Une enquête effectuée par le Ministère des Transports a révélé qu'en 1964 et 1965, la S.N.C.F.L. offrait journellement un matériel roulant comportant 9000 places assises qui se répartissaient en 7426 places assises pour le rail et 1584 places assises pour la route. Pendant la même période, les entreprises privées disposaient sur les lignes publiques et ouvrières de 6573 places assises.

Il en découle que la route offrait une capacité journalière de 8157 places contre 7426 places pour le rail.

Le sondage montre toutefois que le nombre de personnes transportées journellement par le rail est avec 26018 personnes légèrement supérieur à celui de la route qui est de 24811 personnes. La conséquence en est que le degré d'utilisation du matériel des entreprises privées reste, avec une occupation de 2,47 fois le nombre des places offertes, en-dessous de celle du rail qui est de 3,5. Mais, à la suite de la suppression du service ferroviaire sur la ligne de l'Attert et de la mise en oeuvre d'une meilleure coordination des services routiers entre les CFL et les entreprises privées, le degré d'occupation des places assises offertes par la route se sera certainement amélioré et le nombre de voyageurs transportés par rail

aura encore diminué.

Dans ces conditions, il est permis de conclure que la route assure une fonction importante en matière de transport de personnes sur le territoire national, fonction qui ne manquera pas de croître à l'avenir.

a.2.2. international

L'évolution régressive du transport de voyageurs par rail en trafic intérieur, ne se vérifie plus en trafic international, comme le montrent les chiffres exposés ci-après. Sous ce rapport, il faut même souligner que le rail a non seulement maintenu, mais qu'il a fortifié sa position, suite à l'augmentation du nombre des voyageurs en transit. Sur les longues distances et en particulier dans la mauvaise saison, le train est encore préféré à l'automobile. De plus, il est indéniable que les chemins de fer mettent actuellement à la disposition des usagers sur les grandes distances des services commodes et rapides et cela à la suite du remarquable effort de modernisation qu'ils ont déployé ces dernières années. Le transport en commun de touristes visitant le pays semble néanmoins assuré en majeure partie par des autocars.

Les transports en commun CFL en milliers de voyageurs en trafic international. (Source: STATEC et CFL)

Année	Rail
	Trafic international
1954	969
1955	1.021
1956	1.059
1957	1.181
1958	1.287
1959	1.186
1960	1.099

Année	Rail
	Trafic international
1961	1.187
1962	1.196
1963	1.217
1964	1.337
1965	1.219
1966	1.303
1967	1.243

b) Le transport national et international de marchandises.

En matière de transport de marchandises, la route a également acquis des trafics qui, autrefois, étaient exclusivement assurés par les chemins de fer. Cette constatation se vérifie surtout en trafic intérieur où, à l'exception de certaines marchandises pondéreuses, la quasi totalité des biens sont transportés par la route. Certains secteurs industriels, comme la construction, la chimie, la faïence, les boissons et les tabacs, acheminent leurs produits essentiellement par camions. D'autre part, la route assure presque toutes les activités de distribution : commerce de gros, de combustibles et de carburants, boissons, porte-à-porte. Les chiffres qui suivent en fournissent une illustration éloquente.

I Les transports de marchandises par route

Les transports de marchandises par route en trafic intérieur effectués par des entreprises nationales (en milliers de t et évolution en %).

	<u>Total dont</u>	<u>CP</u>	<u>CA *</u>
1963	5.775	4.444	1.331
1965	9.099 (+57,5 %)	6.952 (+56,4 %)	2.147 (+51,3%)

* CA = compte d'autrui

CP = compte propre

Les transports de marchandises par route en trafic international
effectués par des entreprises nationales

	<u>Total</u> dont	<u>CP</u>	<u>CA</u>
1963	515	212	303
1965	923 (+79,2 %)	376 (+77,4 %)	547 (+80,5 %)

Volume total des transports de marchandises effectués par
route par des entreprises nationales en 1963 et en 1965

	<u>Total</u> dont	<u>CP</u>	<u>CA</u>
1963	6.290	4.656	1.634
1965	10.022 (+59,3 %)	7.328 (+57,4 %)	2.694 (+64,9%)

II les Transports de marchandises par rail et par route

Transports de marchandises par rail et par route en trafic
intérieur par des entreprises nationales (Comparaison en mil-
liers de t en %)

	<u>Route</u>	<u>Rail</u>	<u>Total</u>
1963	5.775 (62,5 %)	3.467 (37,5%)	9.242 (100 %)
1965	9.099 (76 %)	2.885 (24 %)	11.984 (100 %)

Transports de marchandises effectués par rail et par route en
trafic international par des entreprises nationales

	<u>Route</u>	<u>Rail</u>	<u>Total</u>
1963	515 (4,7 %)	10.389 (95,2%)	10.904 (100%)
1965	923 (7,6 %)	11.223 (92,4%)	12.146 (100%)

Volume total des transports de marchandises effectués par rail et par route (en milliers de t et évolution en %)

	<u>Route</u>	<u>Rail</u>	<u>Total</u>
1963	6.290	13.856	20.146
1965	10.022 (+59,3 %)	14.108 (+1,8 %)	24.130 (+19,8%)

Il est intéressant de rapprocher les résultats de ce sondage national avec les chiffres publiés par la C.E.E. pour le trafic intérieur en 1965.

		TRAFIC INTERIEUR 1)			
		CHEMIN DE FER		ROUTE	
		en millions de t, en millions de tkm	2) %	en millions de t, en millions de tkm	2) %
All. Féd	t	241,8	12	1.628,8	83
	tkm	50.000	39	58.169	45
France	t.	173,5	12	1.231,0	84
	tkm	45.600	45	46.857	47
Italie	t.	29,3	3,7	742,7	96
	tkm.	8.617	14,7	49.908	85
Pays-Bas	t.	15,7	5	252,7	72
	tkm	2.071	11	8.854	49
Belgique	t.	41,3	14	216,4	76
	tkm	2.590	23	6.446	56
Luxembourg	t.	2,8	24	9,1	76
	tkm	68	30	155	70
CEE	t.	504,4	10,4	4.080,7	84,1
	tkm	108.946	34	170.389	54

1) sans la navigation intérieure

2) 100 % y compris la navigation intérieure

La première conclusion que l'on peut tirer de ce tableau est la primauté du transport routier, tant en quantités transportées qu'en prestations fournies, tant au niveau de la CEE (84% des t, 54% des tkm) qu'au niveau de chacun des six pays. Il faut néanmoins ne pas perdre de vue que ce fait est dû, pour une grande part, à l'importance du trafic routier effectué dans les agglomérations, domaine "réservé" à la route.

En trafic intérieur luxembourgeois, la route connaît un développement certain par rapport au rail. Ainsi, sur un total de 9.242.000 tonnes transportées en 1963 en trafic intérieur luxembourgeois, 62% revenaient à la route contre 38% seulement aux chemins de fer. En 1965, la tendance au gonflement de la part prise par la route dans le volume des marchandises transportées à l'intérieur du pays s'est nettement confirmée. En effet, sur 11.984.000 tonnes transportées, 76% revenaient aux camionneurs contre 24% seulement au rail.

En trafic international, par contre, le rail assurait en 1963 95% des transports effectués par des entreprises nationales, 515.000 tonnes seulement étant transportées par camions. En 1965, la route a considérablement amélioré sa position, en portant sa part dans le volume transporté de 4,7% à 7,6% alors que les chiffres pour le rail passent de 95,2% à 92,4%. Mais, il importe de souligner que les chiffres avancés pour le transport par route doivent être augmentés des tonnages transportés par des entreprises étrangères qui accaparent une partie importante du marché de transport international.

Près de 77% des transports intérieurs sont effectués pour compte propre, c'est-à-dire par des camions appartenant aux entreprises qui font effectuer le transport. En trafic international, ce pourcentage n'atteint que 41%. Enfin, 38% des transports intérieurs sont des transports locaux, ramassage, distribution, navette.

Il convient de noter que le chiffre d'affaires réalisé par les transports routiers de marchandises a évolué de 558,1 millions en 1961 à 704 millions F en 1964.

Les tableaux ci-après illustrent le trafic routier international d'entrée et de sortie de marchandises dans notre pays.

Trafic international entrant suivant les pays (1965)

Pays	unité : 1000 tonnes			%		
	CP	CA	Total	CP	CA	Total
Allemagne	26,1	43,6	69,7	14,4	17,1	16,1
Belgique	88,9	133,3	222,2	49,2	52,3	51,2
France	63,9	71,9	135,8	35,4	28,2	31,3
Italie	0,8	0,6	1,4	0,4	0,2	0,3
Pays-Bas	1,0	5,4	6,4	0,6	2,1	1,5
Autres	-	-	-	-	-	-
Total :	180,7	254,8	435,5	100,0	100,0	100,0

CP = compte propre

CA = compte d'autrui

Trafic international sortant suivant les pays (1965)

Pays	unité : 1000 tonnes			%		
	CP	CA	Total	CP	CA	Total
Allemagne	102,4	184,8	287,2	52,4	63,3	59,0
Belgique	64,4	67,4	131,8	33,0	23,1	27,0
France	22,7	27,3	50,0	11,6	9,3	10,3
Italie	0,7	3,7	4,4	0,3	1,3	0,9
Pays-Bas	5,1	7,4	12,5	2,6	2,5	2,6
Autres	-	1,1	1,1	-	0,4	0,2
Total :	195,3	291,7	487,0	100,0	100,0	100,0

Trafic international total d'entrée et de sortie suivant les
pays (1965)

unité 1000 t

%

Pays	CP	CA	Total	CP	CA	Total
Allemagne	128,5	228,4	356,9	34,2	41,9	38,7
Belgique	153,3	200,7	354,0	40,8	36,7	38,5
France	86,6	99,2	185,8	23,0	18,1	20,1
Italie	1,5	4,3	5,8	0,4	0,8	0,6
Pays-Bas	6,5	12,8	18,9	1,6	2,3	2,0
Autres	-	1,1	1,1	-	0,2	0,1
Total	376,0	546,5	922,5	100,0	100,0	100,0

Il résulte de ces statistiques - limitées il est vrai aux seules entreprises nationales - que les transports internationaux de marchandises s'effectuent essentiellement de et vers la Belgique et l'Allemagne fédérale, le trafic franco-luxembourgeois étant nettement moins important.

Donc si les routes reliant le Luxembourg à nos trois pays voisins sont d'une utilité incontestable pour l'économie nationale, il n'en reste pas moins vrai que les liaisons avec la Belgique et l'Allemagne sont vitales pour le développement de nos activités industrielles et commerciales.

2) La densité actuelle de la circulation.

Un autre élément important à prendre en considération lors de la détermination des besoins en matière de construction routière est celui de la densité de la circulation qui est examinée ci-après sous le triple aspect du parc automobile

des principaux **axes** routiers et du territoire de la Ville de Luxembourg.

a) le parc automobile et la densité par cantons.

 Au 1 janvier 1968 le parc automobile se chiffre à 102.377 unités et se décompose comme suit :

1. Voitures particulières	69.949	
2. Voitures commerciales	2.843	
3. Moto-coupés à 4 roues	35	
4. Camionnettes	6.908	
5. Camions *	3.962	
6. Autobus, autocars	514	
7. Tracteurs agricoles	9.278	
8. Tracteurs industriels	58	
9. Tracteurs de véhicules articulés	350	
10. Machines automotrices	590	
11. Moissonneuses-batteuses	1.718	
12. Motocyclettes	6.172	x Poids total maximum
	<hr/>	autorisé de 7.500 kg
	102.377	et plus

Les voitures particulières constituent la composante la plus importante du parc des véhicules. Elles représentent 68,3 %. Les voitures particulières sont suivies dans l'ordre d'importance en 1968 par les camions et camionnettes (10,6 %), les tracteurs agricoles (9,1 %), les motocyclettes (6,0 %)

Densité de la motorisation au 1.1.1968 par cantons (1)

	Voitures	Véhicules	Ménages	Habitants	Voitures p. 1 000 ménages	Voitures pour 1 000 habitants	Véhicules p. 1 000 habitants
Luxembourg-ville	22 258	28 250	26 356	77 055	844	289	367
Capellen	4 136	6 115	5 822	19 965	710	207	306
Esch-sur-Alzette	21 600	27 383	36 778	114 634	587	188	239
Luxembourg-campagne	4 912	6 590	6 584	22 250	746	221	296
Mersch	2 760	4 204	3 671	13 019	752	212	323
Clervaux	1 913	3 841	2 763	9 972	692	192	385
Diekirch	3 820	5 892	5 142	19 015	743	201	310
Redange	2 054	3 894	2 805	10 519	732	195	370
Vianen	550	934	685	2 593	803	212	360
Wiltz	2 135	3 786	3 049	10 490	700	204	361
Echternach	2 008	3 407	2 831	9 852	709	204	346
Grevenmacher	2 698	4 515	4 165	15 153	648	178	298
Remich	1 983	3 566	2 941	10 273	674	193	347
Grand-Duché	72 827	102 377	103 592	334 790	703	217	306

CES/F.R. (68)

- 19 -

(1) Source : STACTEC Bulletin n°4/1968

En examinant ce tableau, on constate que dans les cantons de Luxembourg-Ville, Luxembourg-campagne et Esch-sur-Alzette, c'est-à-dire sur une surface qui correspond à seulement 18.6% de la superficie du pays, vivent 213.939 habitants (63.9% du total) et 69.718 ménages (67.3% du total). Ces trois cantons comptent 48.770 voitures (67% du total) et 62.223 véhicules (60.8% du total). Si la part de ces trois cantons dans le total des véhicules est inférieure à celle qu'ils occupent dans le total des voitures, c'est que les véhicules à usage agricole (tracteurs, moissonneuses-batteuses) se trouvent naturellement dans les campagnes.

Toutefois, l'inventaire du parc automobile comparé à la densité automobile des pays voisins sous a.l. du présent chapitre, ne permet pas encore de tirer des conclusions valables sur le volume de la circulation et sur l'intensité du trafic sur les routes.

A cette fin, il importe d'analyser le recensement du trafic sur les principaux axes routiers effectué en 1965 par l'Administration des Ponts et Chaussées.

b) La densité de la circulation sur nos principaux axes routiers.

La densité de circulation a été recensée par l'Administration des Ponts et Chaussées en 1963 et en 1965. Les deux tableaux ci-après résument le trafic journalier moyen sur les principaux axes routiers du pays.

Densité de la circulation (Unité : nombre de véhicules - les chiffres entre parenthèses déterminent le rang)

Source : STATEC et Administration des Ponts et Chaussées.

(Voir annexe I et II)

Designation de la route	Trafic journalier moyen		
	Année 1965		
	Ensemble du trafic	Trafic- voyageurs	Trafic- marchandises
E 9: Luxembourg-Arlon	6.178 (1)	5.453 (1)	725 (3)
E 9: Luxembourg-Thionville	3.392 (7)	3.152 (6)	240 (8)
E 42: Luxembourg-Echternach	3.627 (6)	3.152 (6)	475 (5)
E 42: Luxembourg-Remich	3.312 (8)	2.902 (8)	410 (7)
N 4: Luxembourg-Esch/Alzette	5.638 (3)	4.834 (2)	804 (2)
N 5: Luxembourg-Longwy	4.679 (4)	4.145 (4)	534 (4)
N 6: Luxembourg-Bettembourg	3.716 (5)	3.250 (5)	466 (6)
N 7: Luxembourg-Ettelbruck	5.789 (2)	4.820 (3)	969 (1)

Le tableau fait apparaître que la route E 9 Arlon-Luxembourg connaît la densité de trafic la plus élevée suivie par les routes N4 et N7 de Luxembourg respectivement à Esch-sur-Alzette et Ettelbruck. En additionnant le trafic sur les routes reliant les localités situées dans le triangle Rodange, Dudelange, Luxembourg, force est de constater qu'une forte concentration de la circulation s'opère dans cette partie du territoire. Cette situation s'explique par le fait que la majeure partie des exploitations industrielles et plus de la moitié de notre population sont localisées et domiciliées sur cette parcelle qui ne représente que 11 % de la superficie du territoire national.

Si ce tableau fournit une vue d'ensemble sur l'utilisation moyenne de notre voirie nationale, il reste muet quant au volume de trafic sur les différents tronçons de ces routes. A cet égard, le tableau suivant est significatif.

Densité de la circulation en 1965 en unités de voitures particulières (U.V.P.*)
Moyenne Journalière

Source : Administration des Ponts et Chaussées. (voir annexe I et II)

Désignation de la route	Points de comptage	Ensemble trafic	Véhicules étrangers	Trafic marchan- dises
E 9 : Luxembourg-Arlon	Steinfort Mamer	4.667 7.213	2.529 2.464	1.136 1.711
E 9 : Luxembourg-Thionville	Howald Alzingen Frisange	7.607 4.361 3.531	2.082 1.863 1.644	1.483 800 569
E42 : Luxembourg-Echternach	Junglinster Wolpert	4.108 2.538	1.127 971	911 543
E42 : Luxembourg-Remich	Sandweiler Moutfort	3.738 2.342	1.035 991	808 561
N 4 : Luxembourg-Esch/Alzette	Gasperich Pontpierre Esch-cimenterie	6.351 6.536 7.664	873 708 889	1.527 1.545 1.854
N 5 : Luxembourg-Longwy	Merl Dippach Rodange	5.154 5.240 4.162	1.258 1.164 1.236	1.005 1.203 925

Désignation de la route	Points de comptage	Ensemble trafic	Véhicules étrangers	Trafic marchan- dises
N 6 : Esch/Alzette-Differdange	Belvaux	7.056	542	1.506
N 7 : Luxembourg-Ettelbruck	Dommeldange	12.227	1.119	3.036
	Walferdange	6.681	757	1.959
	Rost	4.595	814	1.109
	Schieren	6.644	1.021	1.845
N 1 : Luxembourg-Grevenmacher	Findel	6.107	1.534	1.473
	Weckergrund	3.150	1.128	597

x Voiture particulière 1,0 U.V.P.; vélomoteur 0,3 U.V.P.; motocyclette 0,5 U.V.P.; autocars 2,0 U.V.P.; camionnettes 1,5 U.V.P.; camions 2,0 U.V.P.; camions avec remorque 3,5 U.V.P.; tracteurs 3,0 U.V.P. et rouleur compresseur 4,0 U.V.P.

Il est intéressant de relever que c'est dans un large périmètre autour de Luxembourg-ville que le trafic est très intense. Toutefois, la densité la plus élevée qui a été recensée avec 12.227 véhicules à Dommeldange, reste encore en-dessous de celle qui avait été enregistrée à Bruxelles sur les axes Bruxelles-Liège et Bruxelles-Namur. En effet, si la pointe de 12.227 véhicules répertoriés à Dommeldange s'amenuise à 6.681 en un tronçon de 4 km entre Dommeldange et Walferdange, le trafic moyen sur 26 km entre Bruxelles et Louvain se chiffrait en 1963/64 déjà à 17.172 voitures par jour. Au delà du périmètre de la Ville de Luxembourg, le nombre de véhicules décroît fortement sur toutes les routes examinées. Cette situation est illustrée par les cartes qui figurent à l'annexe I et II.

Comme la circulation routière se développe en Europe avec près de vingt ans de retard de la même manière qu'aux Etats-Unis d'Amérique, les données statistiques retenues à l'annexe III sur les débits journaliers moyens sur certaines routes américaines tant urbaines que rurales sont susceptibles de fournir des indications intéressantes. En résumé, il faut en retenir que les débits journaliers moyens sur des routes américaines à deux voies et à double sens de circulation variaient en 1961 de 27.163 à 5.950. Les chiffres correspondants pour les routes à trois voies et à double sens de circulation oscillaient en 1961 entre 26.752 et 7.903 tandis que les routes à quatre voies et double sens de circulation oscillaient en 1961 généralement entre 32.000 et 75.000 selon qu'il s'agissait d'autoroutes rurales ou urbaines. (1)

c) La densité de la circulation sur le territoire de la Ville de Luxembourg.

L'Administration des Ponts et Chaussées et la Ville de Luxembourg ont chargé respectivement en 1962 le bureau d'ingénieurs F.R. Kocks N.G. de Coblenz d'analyser le trafic et son évolution

(1) voir Capacité des Routes (Highway Capacity Manual) édition 1965 National Academy of Sciences, Washington D.C.

sur le territoire de la Ville de Luxembourg et en 1967, le "Institut für Verkehrswirtschaft, Strassenwesen und Städtebau" de la "TH" de Hannover d'établir un plan directeur de la circulation sur le territoire de la Ville de Luxembourg.

Les études ont porté tant sur le transport individuel que sur les transports en commun. Elles ont examiné les relations entre la circulation en mouvement et la circulation au repos en tant qu'élément du transport individuel et les relations entre le transport individuel et les transports en commun. Elles ont proposé une conception générale et des améliorations en tenant compte des besoins et des exigences futures.

Il se dégage de ces études que le trafic dans la Ville est très intense. Elles ont distingué entre le trafic d'entrée et le trafic de sortie qui caractérisent un centre administratif, le trafic intra-urbain qui trouve son origine dans l'urbanisation dispersée et enfin le trafic de transit qui découle de l'attrait touristique de la capitale.

Le trafic de transit se répand uniformément sur tout le réseau de la Ville et entre seulement pour 9,3 à 12 % selon la saison et selon l'heure dans le volume total du trafic de circulation sur le territoire de la Ville de Luxembourg. Si ce trafic de transit est relativement modeste, il n'en est point ainsi du trafic de pénétration très dense et cela notamment à l'ouest de la Ville de Luxembourg.

L'étude fait apparaître que les points de trafic maximal se situent notamment à la place de Bruxelles avec 2.578 voitures à l'heure et au croisement de la route d'Esch et de la rue de Hollerich avec 2.568 voitures à l'heure.

L'évolution du trafic a été plus forte dans les années 1960 à 1962 que dans les années 1950 à 1959. Ainsi la croissance du trafic était de 10 % entre 1957 et 1961, tandis que cet accroissement se chiffrait à 26 % entre 1961 et 1962. Le bureau Kocks arrive à la conclusion qu'il faut créer de nouvelles voies de pénétration dans la Ville.

L'étude effectuée par le professeur Grabe de l'Institut de Hannovre n'est pas encore terminée. Une première partie toutefois de l'étude a été remise en mars 1968 à la Ville de Luxembourg. Cette étude confirme les tendances qui ont été dégagées par le rapport des ingénieurs Kocks.

3) Les prévisions d'évolution.

a) du parc automobile

Le parc automobile a évolué de 1956 à 1968 comme suit :

	Total	Voitures particulières	Véhicules utilitaires			Total
			Camions et camionnettes	Autobus autocars	véhicules agricoles et autres	
1956	42.377	21.230	6.307	289	5.107	11.703
1957	46.851	24.274	6.579	300	5.933	12.812
1960	58.986	33.446	7.638	355	7.469	15.452
1963	74.787	45.502	9.317	393	9.269	18.979
1965	84.784	55.724	9.968	393	9.929	20.290
1.1.1966	91.826	61.642	10.382	443	10.601	21.426
1.1.1967	96.272	67.770	10.559	476	11.346	22.381
1.1.1968	102.377	72.792	10.870	514	11.994	23.378

(Source : STATEC)

Il ressort de ce tableau que, dans un intervalle de 12 ans, le parc automobile luxembourgeois a plus que doublé (+142%) et que le nombre des voitures particulières a plus que triplé (+238%). Le nombre des camions, des camionnettes et des autobus a progressé plus lentement, les pourcentages se situant respectivement à 72% et 78%.

Le taux moyen annuel d'expansion du parc automobile de 1965 à 1966 se situe à 8,5%, alors qu'en 1966/67 et en 1967/68 il est tombé respectivement à 4,8% et à 6,3%.

Il est par ailleurs intéressant de présenter d'une façon schématique l'évolution des dernières années telle qu'elle a été exposée par le STATEC dans son bulletin n° 4 de 1968.

Spécification	Variations			
	en chiffres absolus		en pourcentages	
	1968/67	1967/66	1968/67	1967/66
Voitures particulières	+5.457	+5.684	+ 8.1%	+ 9.2%
Tracteurs agricoles	+ 396	+ 438	+ 4.4%	+ 5.2%
Camionnettes	+ 279	+ 293	+ 4.2%	+ 4.6%
Véhicules spéciaux	+ 252	+ 307	+10.2%	+14.2%
Autobus	+ 38	+ 33	+ 8.0%	+ 7.4%
Camions	+ 32	- 116	+ 0.8%	- 2.9%
Motocyclettes	- 349	-2.193	- 5.3%	-25.2%

Ainsi l'expansion quantitative la plus notable fut enregistrée par le parc de voitures particulières, qui constitue le moteur principal du phénomène de motorisation du pays. En chiffres absolus les progrès enregistrés par les parcs de tracteurs agricoles, de camionnettes et de véhicules spéciaux apparaissent en effet comme mineurs à côté de l'augmentation massive du nombre de voitures en circulation. Par contre, l'expansion qualitative, mesurée en pourcentages, s'est située d'abord dans le parc de véhicules spéciaux (10.2%) et ensuite seulement dans le parc de voitures (8.1%) et dans celui des autobus (8%).

Contrairement à ce qui s'était passé en 1966, le parc de camions a légèrement augmenté en 1967 pour s'établir à 3.962 unités au 1.1.1968. Le STATEC estime que, sans trop de risque d'erreur, ce parc a atteint son niveau de saturation qui, compte tenu de la politique des transports actuelle, devrait se situer aux alentours de 4.000 véhicules. Il est intéressant de noter que l'accroissement du parc de camions est dû exclusivement à une augmentation du nombre de poids lourds de plus de 10 tonnes, qui constituent à présent 43% du total des camions en circulation.

Voici d'ailleurs l'évolution du parc de camions, réparti selon le poids total maximum, entre 1966 et 1967 :

	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>Différence</u>
Camions de 3.5 à 7.5 tonnes	1.174	1.152	- 22
Camions de 7.5 à 10 tonnes	1.123	1.114	- 9
Camions de plus de 10 tonnes	<u>1.633</u>	<u>1.696</u>	<u>+ 63</u>
Total	3.930	3.962	+ 32

L'accroissement du parc d'autobus et d'autocars au cours de ces dernières années est dû à plusieurs phénomènes concomitants. D'une part les C.F.L., la ville de Luxembourg et le Syndicat des Tramways intercommunaux dans le canton d'Esch ont acheté des véhicules supplémentaires en vue d'adapter leur flotte aux exigences de leur réseau de transport en commun. D'autre part, selon le STATEC, plusieurs entrepreneurs privés ont agi de même sous l'effet d'une demande croissante provenant à la fois de l'extension de certaines lignes de transport en commun exploitées par des concessionnaires privés ou de certaines lignes ouvrières et du succès de certaines formules touristiques (avion-bus) ou commerciales (voyages réguliers vers certains centres commerciaux de l'étranger).

Le parc de véhicules spéciaux a encore fortement augmenté, principalement sous l'effet des achats de moissonneuses-batteuses. Au 1.1.1968, on comptait en effet 2.716 véhicules spéciaux, dont 1.718 moissonneuses-batteuses, 590 machines automotrices, 350 tracteurs de véhicules articulés et 58 tracteurs industriels. Le marché de véhicules spéciaux a porté sur un total de 297 véhicules, dont 45 furent affectés au remplacement de véhicules désaffectés.

Ainsi le nombre de moissonneuses-batteuses est passé de 340 unités en 1961 à 1.718 en 1968 en passant par 1.041 en 1965. Cet accroissement s'inscrit dans le mouvement irréversible de mécanisation qui caractérise l'agriculture de tous les pays de la C.E.E.

En ce qui concerne la densité automobile, le plafond pourrait être atteint en 1990. En admettant avec le professeur Grabe l'hypothèse que notre population croît entre 1966 et 1990 au même taux qu'entre 1947 à 1966, la population totale atteindra 385.000 personnes et la Ville de Luxembourg comptera 95.000 citoyens. Compte tenu de la progression de la motorisation, il faut en déduire que la densité automobile se situera respectivement autour de 3,3 habitants par voiture pour le pays et 2,7 pour la Ville de Luxembourg contre 5,3 et 3,7 en 1966. Le nombre de voitures particulières augmentera de 1968 à 1990 de 45.000 unités pour se stabiliser autour de 117.000. Il va sans dire que l'extension de la portée de cette projection au parc entier de véhicules se solderait par un accroissement du chiffre de 117.000, compte tenu de l'évolution ascendante des autres composantes, notamment des véhicules spéciaux et des autobus et autocars.

b) du trafic

En matière de transport de personnes par route, tout porte à croire que le trafic se développera en fonction de l'évolution décrite plus haut du parc automobile. De plus, il n'est pas impossible que l'autobus se substituera progressivement au rail pour effectuer le transport en commun de personnes.

Point n'est besoin de souligner que les prévisions en matière de transport de marchandises par route s'avèrent plus malaisées à établir. Les besoins augmenteront évidemment parallèlement à la croissance de notre économie. Or, l'évolution à long terme du volume de la production industrielle dépendra essentiellement de la consommation de l'acier dans le monde et du succès de notre politique d'implantation d'industries nouvelles. Il paraît une gageure d'en prédire les effets sur les transports routiers. Mais, si l'hypothèse du Professeur Grabe en ce qui concerne la croissance de notre population se vérifie, la demande sur le marché national connaîtra une nette expansion, ce qui ne manquera pas de se répercuter dans un besoin accru de transport par route sur le marché national.

Au terme de ce chapitre, le Conseil Economique et Social constate que l'étude du trafic sur les principaux axes routiers fournit les données importantes sur lesquelles doit se fonder le futur programme de construction routière. Si l'analyse des caractéristiques actuelles du trafic sur les principales voies de transport faite à l'aide de l'enquête effectuée en 1965 par les Ponts et Chaussées a pu donner des orientations valables en mettant notamment en lumière l'évolution différenciée du trafic selon les tronçons de routes, il n'en reste pas moins vrai que seule une étude dégagant d'une part le trafic total des différentes routes en relation avec Luxembourg-Ville et d'autre part la circulation incidente sur les tronçons de ces routes aurait permis de tirer des conclusions plus précises. Le Conseil Economique et Social regrette que les résultats de cette enquête effectuée par le STATEC et les Ponts et Chaussées ne soient pas encore disponibles. Par ailleurs le CES exprime le désir que les pouvoirs publics recensent la circulation annuellement.

Mais d'ores et déjà, le Conseil Economique et Social constate que, toute en n'engendrant pas une densité de trafic comparable à celle que connaissent nos pays voisins sur les grands axes routiers, nos besoins en matière de transport augmenteront notamment entre les localités situées dans le triangle déterminé par les points de Luxembourg, Rodange et Dudelange et que le trafic de pénétration à Luxembourg-Ville en général et le trafic d'entrée et de sortie de la Ville par la route du nord en particulier, évolueront rapidement vers leur saturation.

III Les objectifs à atteindre

Sur la base de l'analyse des besoins actuels et futurs de notre pays en matière de transport en général et de transport par route en particulier, faite au chapitre II du présent avis, le Conseil Economique et Social estime qu'il est nécessaire de créer certaines grandes voies de communication présentant selon le cas les caractéristiques d'une autoroute ou celle d'une route express.

Si, à cause de l'exiguïté de notre territoire, nos besoins restent plus spécifiques et que notamment la densité de la circulation n'atteint pas les mêmes dimensions que dans les grands pays, il ne faut pas pour autant en conclure qu'il est inutile d'adapter notre réseau routier aux normes internationales. En effet, un pays qui doit exporter le plus clair de sa production et importer la plus grande partie des matières premières et des biens de consommation ne peut pas, sous peine de s'asphyxier, isoler ses routes du réseau international de grandes voies de communication.

Le Conseil Economique et Social est d'avis que la création d'une infrastructure routière moderne constitue, spécialement de nos jours, un facteur de progrès économique et social. Dans l'ensemble de l'activité économique, le transport remplit en effet une fonction centrale, parce qu'il assure l'intercommunication entre les différents éléments entrant dans cette activité. Il établit notamment la liaison et les échanges entre l'agriculture, l'industrie et le commerce et établit le contact entre les producteurs, les distributeurs et les consommateurs. Suite à l'interdépendance de plus en plus poussée des facteurs de production, de distribution et de consommation, la vie économique et sociale des nations dépend de l'existence et du développement des moyens de transport. Toutefois, pour que le transport et notamment le transport par route puisse remplir ce rôle, l'établissement d'une grande voirie de communication doit être conçu en fonction d'un certain nombre d'objectifs à atteindre.

Le Conseil Economique et Social estime qu'en ce qui concerne notre pays, les objectifs suivants devraient être poursuivis:

1) La satisfaction des besoins nationaux

L'analyse de la structure et des prévisions de trafic effectuée au chapitre précédent fait apparaître que le trafic de transit à travers notre pays ne représente que 12% du trafic routier total. Il découle de cette constatation:

- a) que l'implantation de nos futures voies de communication devra se fonder, en priorité, sur des besoins nationaux à satisfaire.

Il importe dès lors de prendre en considération d'abord les besoins des usagers nationaux actuels et futurs de l'infrastructure routière à créer, en comprenant dans le terme "usager" aussi bien les transporteurs que les chargeurs et les voyageurs;

- b) que le trafic de transit, quoique négligeable pendant la plus grande partie de l'année, présente toutefois à certaines époques des pointes de trafic qu'il faudra non seulement ne pas perdre, mais encore, dans une optique d'intérêt national, attirer et si possible fixer, ne fût-ce que pour un temps assez court, dans notre pays et notamment dans la ville de Luxembourg, dont l'équipement touristique est important.

2) Le raccordement aux réseaux d'autoroutes des pays limitrophes

Il va sans dire que la future grande voirie de communication devra assurer la liaison avec les réseaux d'autoroutes actuels ou futurs de nos pays voisins. Il importera en effet d'une part d'assurer aux usagers luxembourgeois le raccordement aux grandes liaisons routières internationales et d'autre part, de ne pas isoler notre pays du trafic international s'écoulant sur l'infrastructure routière européenne en voie d'élaboration.

Dans cette optique, il a paru nécessaire au Conseil Economique et Social d'examiner les projets de constructions routières élaborés par les pouvoirs publics dans les régions limitrophes du Grand-Duché.

a) Le Luxembourg belge

Dans le Luxembourg belge une importance prioritaire revient à la liaison routière Arlon-Namur. Cette route se présentera sous forme de route à quatre voies dont plusieurs tronçons importants sont déjà terminés. Il manque encore le tronçon Marche-Bastogne qui doit être achevé en 1968, de même que quelques contournements de localité.

L'Administration belge espère achever la route de raccordement Arlon-frontière luxembourgeoise d'ici 1972 et prévoit d'effectuer ce raccordement entre les localités de Kleinbettingen et de Kahler. On prévoit un élargissement à trois voies de la route conduisant à la frontière française (Aubange) qui serait terminé d'ici 1970 environ.

b) La Lorraine

Le cinquième Plan français met en relief les axes de grande circulation Metz-Sarrebruck et Nancy-Metz-Thionville qui sont prioritaires. La route Metz-Sarrebruck sera aménagée en autoroute à quatre voies. Les estimations sont de 170 millions F pour le tronçon Metz-Freyming et de 80 millions F pour le tronçon Freyming-frontière. Cette nouvelle voie ouest-est entre Metz et Freyming sera à péage, à l'exception de la circulation intérieure lorraine. Les travaux sont commencés sur le tronçon Freyming-Sarrebruck qui sera terminé en premier lieu. L'Administration française espère arriver à l'achèvement complet des travaux en 1971-1972, c'est-à-dire un ou deux ans après la fin du cinquième Plan.

Contrairement à celle-ci, l'autoroute Nancy-Metz-Thionville à quatre voies bénéficiera de la gratuité de circulation. Le montant des estimations s'élève à 426 millions F. La partie Metz-Thionville étant déjà ouverte à la circulation, le tronçon restant de 4 km d'Illange à Thionville sera terminé dans les limites du cinquième Plan. Quant à la partie Metz-Nancy les délais des travaux ne peuvent pas encore être précisés.

Aucun renseignement ne peut être donné actuellement sur la jonction prévue entre la Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg. L'Administration française prévoit la construction d'une autoroute reliant Thionville à Longwy. Cette autoroute partira de l'autoroute Metz-Thionville, contournera Thionville au Sud et longera de près la frontière luxembourgeoise entre Dudelange et Esch/Alzette, pour aboutir à Longwy et permettre la liaison à Arlon avec la route Bruxelles-Luxembourg. Le projet du sixième Plan retient la construction du tronçon REMELANGE (Thionville) - LUDELANGE (Aumetz). Etant donné que l'Administration française se montre très réticente à engager des dépenses considérables pour effectuer le raccordement avec le territoire luxembourgeois, on peut actuellement considérer comme très probable que ce raccordement ne se fera pas entre Thionville et Frisange, mais entre l'autoroute Thionville-Longwy et la frontière luxembourgeoise à un endroit où cette dernière se rapproche de l'autoroute en question, à savoir, dans la région de Dudelange. L'Administration française vient de déposer à la Commission des Communautés Européennes ses plans d'autoroute E 9 qui prévoient le franchissement de la frontière à proximité de Dudelange. Les autorités françaises entendent doter ainsi cette région déshéritée au nord-ouest de Thionville d'une infrastructure susceptible d'y favoriser le développement industriel.

c) La Sarre

La liaison routière la plus importante est actuellement l'autoroute de Sarrebruck à Mannheim en direction de l'est. Du côté sarrois on est désireux de voir cette liaison routière se prolonger très rapidement vers l'ouest, c'est-à-dire vers Metz-Paris. En raison de cet intérêt capital, l'Administration allemande a décidé d'exécuter en priorité le tronçon de raccordement de l'autoroute Sarrebruck-frontière française qui se trouvera achevée dans deux ans.

Il existe un projet d'établissement d'une importante voie de liaison routière en direction de Luxembourg-Trèves. D'importantes parties de raccordement de l'autoroute à quatre voies de Sarrebruck dans le secteur nord de la vallée de la Sarre sont terminées. Dans un avenir proche, l'autoroute à quatre voies sera utilisable jusqu'à Dillingen.

D'autre part, il est prévu une liaison routière de Sarrebruck vers le nord où la jonction avec l'autoroute Coblenze-Landstuhl doit se faire dans la région de Hermeskeil, ce qui permettra la circulation rapide vers la région de Coblenze.

d) Rhénanie-Palatinat et région de Trèves

Le Ministère Fédéral des Transports a publié en automne 1966 une carte montrant le tracé des réseaux européens d'autoroutes à travers la République Fédérale.

D'après cette carte, il est prévu de construire une autoroute de Coblenze via Trèves à Landstuhl avec raccordement à l'autoroute Mannheim-Sarrebruck. Pour le moment, les autorités allemandes ont mis en chantier sur le tracé de la future autoroute une route à deux voies sous la dénomination de route fédérale N° 408. Cette future autoroute traverse la région nord-est de Trèves pour aboutir au Grand-Duché de Luxembourg à la hauteur de Mesenich entre les localités de Wasserbillig et de Moersdorf. A l'heure actuelle, ces projets et notamment l'autoroute Montaubaur-Coblenze-Trèves-frontière luxembourgeoise sont discutés au sein de la CEE.

3) La contribution à une politique d'industrialisation et d'aménagement du territoire.

Point n'est besoin de souligner plus particulièrement que l'origine profonde des besoins de transport réside toujours dans une opération agricole, artisanale, industrielle ou commerciale. Il s'ensuit que les transports ont un caractère accessoire et que toute intervention dans ce domaine se répercute inévitablement sur l'acte principal. Toute mesure de politique de transport qui serait conçue dans l'abstrait sans tenir compte des bases économiques générales sur lesquelles s'appuie ou s'appuiera à l'avenir l'activité des transporteurs serait dépourvue de tout réalisme et risquerait de devenir anti-économique.

Quant au transport de personnes, il est évident qu'il remplit une fonction sociale importante. Les transports rendent possibles non seulement les déplacements collectifs et individuels des personnes en général et en particulier de la main-d'oeuvre et des écoliers, mais ils exercent une action directe et profonde sur le mouvement des populations. Ainsi, l'automobile comme les chemins de fer sont susceptibles de ramener la vie et l'activité dans les campagnes menacées de dépeuplement.

Aussi faut-il ajouter aux avantages tirés par les usagers de la construction d'une route, ceux qui en résultent pour le développement économique par la mise en valeur d'une région. Si la mesure de ces effets indirects reste malaisée, il ne faut toutefois pas oublier que l'amélioration de l'infrastructure constitue un élément important d'une politique d'industrialisation et de transformation des structures un général.

Par ailleurs un pays qui se propose de diversifier la structure de son économie, d'améliorer l'équilibre régional et de stimuler l'expansion ne saurait atteindre ce but uniquement par des dispositions légales qui ne prévoient en ordre principal que des aides financières et fiscales à l'agriculture, aux classes moyennes et à l'industrie. Il faut y englober les investissements routiers qui, en favorisant les pôles de développement, sont fructifier l'effort financier consenti par l'Etat et les entreprises dans le cadre des politiques de structure, d'expansion et d'économie régionale.

Compte tenu de ces remarques d'ordre général, le Conseil Economique et Social estime que le projet luxembourgeois de grande voirie devrait être conçu de façon à permettre et à faciliter :

- la liaison entre et avec les centres à forte densité industrielle,
- la liaison entre et avec les centres à forte densité de population,
- la liaison entre ces centres et les grands axes internationaux de transport par route, par fer et par voie navigable,
- l'implantation d'industries nouvelles décentralisées de façon rationnelle,
- un sain étalement de la densité de la population.

Par ailleurs, le Conseil Economique et Social est d'avis qu'au point de vue de l'aménagement du territoire, le tracé de l'infrastructure nouvelle devrait être établi de façon à respecter, dans la mesure du possible, certains sites naturels et à réduire au maximum la superficie des territoires à déboiser.

4) L'organisation des transports au moindre coût pour la collectivité.

Ce n'est un secret pour personne que dans notre pays, les transports coûtent cher à la fois à l'Etat, aux usagers et aux transporteurs. En fait, la situation se présente comme suit :

A. Les dépenses budgétaires reflètent l'effort consenti par l'Etat.

Ainsi les dépenses ordinaires de l'Etat aux CFL pour compenser la seule différence entre leurs recettes et leurs dépenses se sont montés à :

528,1	Millions de francs 1964
661,4	Millions de francs 1965
807,6	Millions de francs 1966
877,0	Millions de francs 1967 (compte tenu d'une dotation théorique de 150 Millions de francs du Fonds de Renouvellement, qui n'a cependant pas été effectuée en fait).
858,1	Millions de francs 1968 (prévisions budgétaires).

Ces versements représentent, par rapport aux recettes des CFL :

40,1 %	en 1964
51,9 %	en 1965
67,3 %	en 1966
76,1 %	en 1967
71,4 %	en 1968

Ils représentent, par rapport aux dépenses des CFL :

28,5 % en 1964
34,0 % en 1965
39,3 % en 1966
45,7 % en 1967
40,4 % en 1968

Pour les années 1967 et 1968, ils représentent respectivement 8,91 % et 8,47 % des recettes budgétaires de l'Etat luxembourgeois.

En ajoutant à ces chiffres, les dépenses extraordinaires de l'Etat en faveur des CFL, les sommes atteignent pour

1965 856,9 millions de francs
1966 912,5 millions de francs
1967 829,3 millions de francs
1968 915,0 millions de francs

Le tableau en annexe IV, basé sur les résultats d'exploitation des CFL en 1966, démontre que la plus grande partie du déséquilibre d'exploitation est due au trafic-voyageurs : 658 millions de francs avant indemnité de l'Etat et normalisation des comptes et 316 millions de francs après ces deux opérations comptables, contre 224 millions de francs pour le trafic marchandises avant indemnité de l'Etat et normalisation des comptes et solde bénéficiaire de 268 millions de francs après ces deux opérations.

Pour 1966 en effet, la recette nette du trafic-voyageurs est de l'ordre de 144,7 millions sur une recette totale de l'ordre de 2.006,6 millions de francs.

Sur la base des normes retenues par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) pour la ventilation des dépenses totales, on peut estimer à environ 802,8 millions le montant des dépenses totales pour l'exercice 1966 à imputer au trafic-voyageurs. Le déficit du trafic-voyageurs est donc de l'ordre de 658,1 millions pour l'exercice en question. En admettant que tous les voyageurs fussent transportés aux prix des billets ordinaires simples, on n'obtiendrait qu'un supplément de recettes

de 108,9 millions laissant encore subsister une différence de $658,1 - 108,9 = 549,2$ millions de francs.

Théoriquement, pour assurer l'équilibre du secteur "voyageurs", il faudrait augmenter les tarifs de 454,8 %, ce qui démontre l'impossibilité matérielle de prendre des mesures tarifaires susceptibles d'assurer l'équilibre du secteur "voyageurs". La solution de cette question devra être cherchée et trouvée sur un autre plan.

En ce qui concerne la route, l'effort financier de l'Etat
s'est élevé

en 1965 à	625,0	millions de francs
en 1966 à	729,2	millions de francs
en 1967 à	764,1	millions de francs
en 1968 à	807,9	millions de francs

B : La question qui se pose alors est de savoir quel est l'avantage comparatif que les usagers retirent de cet énorme effort financier de l'Etat dans le domaine des transports. La réponse à cette question résulte, en ce qui concerne le transport de voyageurs par fer, du tableau en annexe V arrêté au 7 novembre 1967. Ces statistiques révèlent :

- que les prix des billets ordinaires simples et aller-retour se situent au même niveau ou à un niveau légèrement supérieur à ceux des réseaux de nos pays voisins,
- que les prix des abonnements ordinaires et scolaires sont très inférieurs à ceux des réseaux voisins,
- que les prix des abonnements hebdomadaires de travail sont égaux ou supérieurs selon les cas à ceux de nos voisins.

Quant au transport de marchandises par fer, le tableau en annexe VI contient une comparaison, arrêtée au 1 septembre 1967, des taxes terminales et des taxes de parcours pratiquées par les réseaux de chemin de fer des six pays de la CEE pour le minerai de fer, les charbons, le coke et les produits sidérurgiques, c'est-à-dire l'ensemble des produits qui intéressent notre indus-

trie sidérurgique et qui représentent, étant donné son importance, 75 % du trafic marchandises des CFL. Ce tableau se passe de commentaires même si l'on considère que pour certains produits et dans certaines relations, les chemins de fer ont introduit des tarifs de concurrence et que, de ce fait, les frais de transport effectivement supportés par notre industrie sidérurgique se trouvent abaissés en moyenne générale de 10 à 15 % par rapport aux prix qui résulteraient de l'application stricte et généralisée des valeurs figurant au tableau en cause.

En ce qui concerne maintenant le transport de voyageurs par la route, la situation au point de vue prix est sensiblement identique à celle du transport par fer, les tarifs de transport voyageurs par fer et par la route étant largement harmonisés.

Par contre, le transport de marchandises par la route entraîne pour 20 % environ des expéditions de produits sidérurgiques une réduction des prix de transport par rapport au fer de l'ordre de 15 à 20 % en moyenne.

C: Quant à la situation financière des transporteurs dans notre pays, ~~il faut constater~~ que les CFL ne trouvent pas dans les circonstances actuelles les moyens d'équilibrer leur compte d'exploitation par des ressources propres et que maints transporteurs par route connaissent une situation financière précaire.

Il résulte de cette analyse que, malgré un effort financier considérable de la part de l'Etat luxembourgeois dans le domaine des transports :

- les usagers luxembourgeois du secteur voyageurs ne se trouvent guère avantagés par rapport aux voyageurs de nos pays voisins,
- malgré le fait que nos transports portent généralement sur des produits dont la valeur unitaire est basse et qui font l'objet de transports de masse, les prix de transport pratiqués dans le secteur marchandises sont plus élevés que dans les autres pays européens concurrents de notre agriculture, de notre artisanat, de notre industrie et notamment de la sidérurgie,
- la situation financière de nombreux transporteurs n'est pas saine.

Cette situation appellera nécessairement et dans un proche avenir des remèdes. Le Conseil Economique et Social pense qu'un des remèdes consistera à décharger les chemins de fer, dans toute la mesure du possible, du transport des voyageurs qui entraîne la plus grande partie de son déséquilibre d'exploitation parce qu'il ne représente en réalité qu'un trafic de banlieue. Une première tentative en ce sens a déjà été faite par la suppression du trafic ferroviaire voyageurs sur la ligne de l'Attert et la réorganisation rationnelle du transport par route pour toute la région, transport auquel participent à la fois les CFL et les transporteurs privés groupés au sein de la Compagnie Routière Luxembourgeoise. D'après les premiers résultats d'exploitation calculés sur une base comparable cette nouvelle organisation a permis une réduction importante du déséquilibre antérieur d'exploitation du trafic voyageurs de cette ligne. Sur le vu de ces résultats, il se recommande de poursuivre cette expérience et de l'étendre progressivement à l'ensemble du territoire. Toutefois, pour mener à bien une opération d'une telle envergure, il faudra que le tracé des nouvelles routes de grande communication tienne compte de cet objectif à atteindre. Le résultat en sera alors un abaissement sensible du coût du transport pour la collectivité qui compensera dans une certaine mesure l'effort de financement nécessaire à la création de l'infrastructure routière adéquate.

En résumé, la politique des transports doit viser essentiellement à assurer un transport de qualité à bon marché, qui doit conduire à développer au maximum le trafic pour autant où celui-ci est utile à la collectivité. La prospérité générale du pays en dépend dans une large mesure. En vue d'atteindre ce but, il faut rechercher, dans le climat d'une concurrence saine et stimulante, la réduction du prix de toutes les opérations de transport et l'amélioration des divers services par l'accroissement de la productivité, le progrès technique et le perfectionnement des méthodes d'organisation.

5) La construction de la voirie projetée au coût le plus bas.

Il est évident que la recherche du plus bas coût de la construction doit être un souci permanent des Pouvoirs Publics. Le Conseil Economique et Social estime que les considérations suivantes sont susceptibles de contribuer à la réalisation de cet objectif :

- a) L'exécution des travaux devra se faire non pas par petits tronçons, mais par tronçons aussi longs que possible, ce qui combinera la rapidité dans l'exécution avec un abaissement certain des prix de revient. En effet, la construction proprement dite d'une route est un problème industriel qui doit être dominé par l'impératif de la productivité. La capacité des machines à terrassement a été considérablement augmentée. Les techniques modernes du béton et de l'acier ainsi que la rationalisation des éléments ont sensiblement accéléré la construction des ouvrages d'art. La technique du revêtement, la capacité des machines à coffrage coulissant rendent possibles un avancement très rapide des chaussées. Il n'est toutefois possible de tirer profit de ces techniques et de l'outillage moderne que si les tronçons d'autoroutes mis en chantier sont suffisamment étendus.
- b) Lorsqu'on examine les différentes estimations de coûts pour certains tronçons, dont il n'appartient pas au Conseil Economique et Social d'apprécier le bien-fondé à l'occasion du présent chapitre de son avis, on constate que le coût des ouvrages d'art représente en moyenne 20 à 25 % du coût total des tronçons considérés. Une économie substantielle peut donc résulter d'un tracé limitant pour autant que possible le nombre des ouvrages d'art et notamment les échangeurs.
- c) Etant donné que la Ville de Luxembourg devra être reliée à sa ceinture de contournement et que ces raccordements seront d'un coût très élevé, il importera d'établir le tracé de la ceinture de contournement non pas en fonction du seul coût de cette ceinture, mais bien en fonction du coût total de la

ceinture proprement dite et des raccordements à la Ville, de telle manière que ce coût total soit le plus bas possible. Seul le coût total de l'opération peut et doit être pris en considération du point de vue "coût pour la collectivité" en y incorporant les parts de coût à supporter tant par la Ville que par l'Etat.

6) La promotion de la sécurité routière.

Les chiffres des accidents fournis par les statistiques pour les trois dernières années sont impressionnants.

Accidents de la circulation routière
au Grand-Duché de Luxembourg

	1965	1966	1967
Accidents			
corporels	1.747	1.550	1.657
dont mortels	75	80	76
dégâts matériels	2.466	2.023	2.110
Total	4.213	3.573	3.767

En considérant le nombre des victimes, on constate avec appréhension qu'un habitant sur 200 risque d'être tué ou blessé par l'automobile au cours de l'année. S'il est évident que la suppression totale des accidents relève de l'utopie, tout doit cependant être mis en oeuvre pour qu'ils soient combattus tant sur le plan humain que sur le plan technique.

Sous ce rapport, les experts américains ont analysé les différents types de routes et ont essayé d'évaluer leur degré de sécurité. Les statistiques américaines donnent le nombre des accidents par millions de Km/véhicules :

pour une chaussée à 2 voies	: 2,35 accidents
pour une chaussée à 3 voies	: 3,00 accidents
pour une chaussée à 4 voies séparées	
par un terre plein central	: 1,50 accidents

Il faut en conclure que le nombre d'accidents sur un réseau mixte de 2 à 3 voies s'élève à 2,50 accidents par million de Km/véhicules.

En faisant la différence du nombre d'accidents sur une autoroute et celui d'un réseau mixte, il se dégage qu'un accident par million de Km/véhicules peut être évité par la substitution d'une autoroute à une route ordinaire.

Le coût moyen d'un sinistre au Luxembourg s'élève en moyenne à 15.000 francs à charge des compagnies d'assurance. Toutefois, ce coût moyen ne fournit qu'une fraction du coût que représentent les accidents pour l'économie du pays. Dans ce chiffre les sinistres non déclarés à l'assurance ou non-couverts par celle-ci ne sont pas compris ainsi que la part des sinistres n'incombant pas à l'assurance en vertu des principes de la responsabilité civile. Il convient en outre de faire remarquer qu'en général les compagnies d'assurance ne remboursent que la moitié des frais occasionnés par les accidents. La quasi-totalité des assurés n'étant pas couverts par des contrats d'assurance "tous risques", la responsabilité des accidents est toujours attribuée à l'un ou l'autre des conducteurs impliqués ou bien partagée entre eux, de sorte que seuls les dégâts subis par la partie "innocente" sont dédommagés par les assureurs.

Le coût d'un accident à charge de l'économie du pays peut donc être évalué à 30.000 francs ce qui revient au double du coût moyen qu'il représente pour les compagnies d'assurance.

D'après des évaluations récemment avancées par les milieux intéressés la moyenne journalière actuelle du trafic s'élève, dans les relations pour lesquelles la construction d'une grande voirie est prévue par la loi du 15 août 1967, à environ 800.000 unités de véhicules/Km. Par conséquent, le nombre des accidents

par an qui pourraient être évités si cette voirie existait actuellement s'élève à

$$\frac{800.000}{1.000.000} \times 365 = 292$$

et le bénéfice annuel qui pourrait être réalisé sur les accidents se monterait à $30.000 \times 292 = 8.760.000$ francs. En l'an 2000, ce bénéfice atteindrait, en application du coefficient de développement de 2,1, la somme de 18.400.000 francs, sans compter la valeur inestimable des souffrances physiques et morales des victimes des accidents de la route.

Par sa configuration, la grande voirie à établir devra donc tenir compte dans la mesure du possible de son rôle de promoteur de la sécurité routière.

IV. La conformité du réseau actuel et des projets routiers avec les objectifs.

1) Le réseau existant et la loi du 16 août 1967.

Le réseau routier de notre pays présente actuellement une longueur de 4942 Km se décomposant comme suit :

Voirie de l'Etat : 2824 Km dont 865 Km de routes nationales et
1959 Km de chemins repris

Voirie vicinale : 2118 Km

Total : 4942 Km

Ce réseau présente les caractéristiques suivantes :

- a) Il résulte du tableau ci-après que notre réseau de routes nationales est le réseau le plus dense, tant par rapport au nombre d'habitants que par rapport à la superficie, des pays de la Communauté Européenne et certainement de toute l'Europe, à l'exception de celui de la Belgique comparé à la superficie du pays.

Nombre de Km de Routes Nationales

	1000 habitants	par 1000 Km ²
Allemagne occidentale	0,58	136
Belgique	1,17	343
France	1,65	148
Italie	0,75	129
Luxembourg	2,61	332
Pays-Bas	00,30	109

- b) Notre réseau routier est un réseau mixte comprenant exclusivement des chaussées à 2 et à 3 voies, exception faite du tronçon très court reliant la ville de Luxembourg au plateau du Kirchberg.

- c) Il se distingue donc des réseaux des autres pays membres de la CEE par l'absence totale d'autoroutes au sens propre du terme.
- d) Telles qu'elles se présentent aujourd'hui, toutes nos routes de grande communication, à l'exception de la route reliant la Ville de Luxembourg à Echternach, traversent un très grand nombre de localités, ce qui entraîne :
- une limitation de leur largeur ne permettant au maximum que des chaussées à 3 voies,
 - un coût très élevé de construction résultant notamment du coût des expropriations et de l'aménagement des abords,
 - une limitation de la vitesse à 60 km/h sur presque tout leur parcours,
 - un risque accru d'accidents principalement pour les riverains.

En résumé, on peut dire que si notre réseau actuel satisfait bien, du fait de sa densité, les besoins en liaisons locales, il n'est cependant guère conforme aux objectifs qui ont été définis au chapitre précédent.

L'art. 6 de la loi du 16.8.1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des routes prévoit que :

"Le programme général des travaux de grande voirie est le suivant, les noms des localités citées n'indiquant pas les localités proprement dites, mais les environs de celles-ci :

- une ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg;
- le tronçon de la route E 9 d'Arlon à Luxembourg, entre la frontière belge et le contournement de la Ville de Luxembourg et sa jonction à ce contournement;
- le tronçon de la route E 9 de Thionville à Luxembourg, entre la frontière française dans la région de Frisange et la Ville de Luxembourg, ainsi que sa jonction au contournement de cette Ville;

- l'achèvement de la route d'Esch et son raccordement au contournement de la Ville de Luxembourg;
- l'achèvement de la route E 42 entre Echternach et le contournement de la Ville de Luxembourg, le contournement de la Ville d'Echternach, ainsi que le tronçon de route E 42 entre Alzingen et le raccord de la route Mondorf-Remich;
- une route de Luxembourg à Wasserbillig, avec jonction au contournement de la Ville de Luxembourg;
- une route reliant Strassen à Mersch, avec contournement des grandes localités et jonction aux routes principales."

La réalisation de ce programme routier ne préjuge pas les tracés dont deux variations sont actuellement connues. Le plan à l'annexe VII en fournit une illustration. La variante de tracés I est représentée par le trait noir et la variante II se reconnaît au trait rouge.

Au présent chapitre, le Conseil Economique et Social examine successivement les tracés des deux variantes et leur conformité avec les objectifs définis par le Conseil Economique et Social dans le chapitre III du présent avis.

Enfin, il propose les tracés qui lui paraissent les plus conformes à ces objectifs.

2) Les tracés résultant de la variante I.

A. La ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg.

Le Conseil Economique et Social estime que le tracé de cette ceinture de contournement actuellement prévu par la variante I ne correspond guère à la plupart des objectifs précédemment décrits. En effet :

- a) Conçu dans une optique internationale, il ne satisfait pas suffisamment les besoins nationaux. Il a été démontré que 85% à 90% du trafic susceptible d'aboutir à la ceinture de contournement est constitué par du trafic en provenance ou à destination de la Ville de Luxembourg. Or, le tracé de la variante I fait passer cette ceinture à une distance d'environ 6 à 8 km du centre de la Ville et, à certains endroits, à mi-chemin entre la Ville et la frontière du Grand-Duché.

Il en résultera pour la plupart des usagers luxembourgeois un manque certain d'utilité. Dans ces conditions, il faut se poser sérieusement la question de savoir s'il est justifié d'investir quelque deux milliards de francs dans une ceinture qui, en étant trop éloignée de la Ville, néglige les problèmes posés par le trafic de pénétration et de sortie de la Ville chiffré à près de 90 % du trafic total pour ne détourner que les 10 % à 15 % de trafic de transit du centre de notre capitale.

- b) Il ne tient qu'insuffisamment compte de la nécessité d'organiser les transports au moindre coût pour la collectivité. En se situant dans un rayon aussi éloigné de la Ville de Luxembourg et en se raccordant aux seules voies de pénétration existantes, le tracé proposé ne favorise pas une réorganisation notamment du trafic-voyageur constitué précisément le plus souvent par un trafic en provenance ou à destination de la Ville. En vue de connaître le coût global pour la collectivité, le coût du tracé de la variante I devrait être augmenté du coût des nouvelles voies radiales à construire.
- c) Il ne tient pas compte de l'impératif du moindre coût par rapport aux objectifs à atteindre. S'il est vrai que le coût des expropriations est moins élevé que pour des terrains se situant plus près de la Ville, il n'en reste pas moins que le coût global sera très défavorablement influencé par les facteurs suivants :
 - le nombre considérable de km de chaussées,
 - la nécessité reconnue par les auteurs même du tracé de la variante I de construire, pour faciliter le trafic aux abords de la Ville de Luxembourg, un boulevard de petite ceinture sur le territoire de la Ville,
 - le coût élevé des raccordements de la ceinture à la Ville de Luxembourg dont la construction sera indispensable pour faciliter le trafic d'entrée et de sortie de cette dernière.

d) Il ne contribuera pas, dans toute la mesure du possible, à l'accroissement de la sécurité routière. En effet, si l'on considère la répartition par cantons des accidents de la circulation, on constate que près de 40 % de ceux-ci ont lieu dans le canton de Luxembourg-Ville, alors que le pourcentage correspondant pour le canton de Luxembourg-Campagne, dans lequel le tracé en cause se situe intégralement, n'est que de 7 %. Dans sa présentation actuelle qui ne prévoit pas de nouvelles voies d'accès de la Ville, il dirigera une fraction importante du trafic venant d'Arlon vers la Cloche d'Or ce qui augmentera par la concentration du trafic en cet endroit les dangers d'accident. D'autre part, il risque de compliquer le transit par la Ville de Luxembourg du trafic venant de Trèves-Wasserbillig et se rendant à Arlon.

B. Le tronçon de la route E 9 de la frontière belgo-luxembourgeoise à la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg.

Le Conseil Economique et Social est d'avis que la construction de cette route est en principe justifiée à longue échéance, car elle est conforme aux objectifs précédemment définis, spécialement à celui de la liaison avec le réseau routier belge.

C. Le tronçon de la route E 9 de la frontière franco-luxembourgeoise dans la région de Frisange à la Ville de Luxembourg.

Le Conseil Economique et Social est d'avis que, compte tenu des incertitudes françaises, cette route ne devrait pas être construite sur la base du tracé actuellement prévu par la variante I. Ce tracé présente en effet, par rapport aux objectifs à poursuivre, les graves désavantages suivants :

a) Il résulte de l'analyse du trafic effectuée au chapitre II du présent avis qu'au point de vue densité de trafic, la relation Luxembourg-Thionville ne se situe qu'à l'avant-dernier rang d'un classement comprenant les huit liaisons routières les plus importantes de notre pays, avec une densité

de trafic à peu près égale à celle de la route Luxembourg-Remich qui figure au dernier rang. La construction de la route Luxembourg-Thionville ne correspondrait donc pas à l'objectif primordial qui consiste à tenir compte des besoins nationaux les plus importants.

- b) Vu les plans français discutés au mois de juin 1968 à la Commission des Communautés Européennes, le tracé projeté ne réaliserait pas le raccordement avec le réseau d'autoroutes français. Comme il a été exposé au chapitre III du présent avis, il est plus que probable que l'Administration française n'a pas l'intention de construire une autoroute de Thionville à Frisange, qui ferait double emploi avec l'actuelle route nationale 53 et n'aurait qu'un effet réduit de stimulation de l'économie régionale. Par contre, le tracé français aboutissant à la frontière luxembourgeoise près de Dudelange ne manquerait pas de valoriser la région dépourvue de voies de communications au nord-ouest de Thionville. Il s'ensuit qu'il existe une forte présomption que la jonction de nos routes avec le réseau français, tout en n'étant pas encore complètement élucidée et décidée, s'opérera dans la région de Dudelange et que le tracé de l'autoroute luxembourgeoise allant vers le sud du pays doit en tenir compte.
- c) La non-conformité du tracé de la variante I avec les autres objectifs définis antérieurement découle logiquement de l'observation faite au point a) ci-dessus. En particulier le tracé proposé ne constitue pas une liaison entre les centres à forte densité de population ou d'industrie et ne saurait donc contribuer efficacement à une meilleure organisation des transports.
- d) Le fait que le coût de ce tracé soit pour **notre** pays avantageux étant donné son parcours réduit en territoire luxembourgeois ne compense pas les désavantages qui viennent d'être décrits et notamment celui de ne pas se confondre partiellement avec le tracé d'une autoroute vers le sud.

D. L'achèvement de la route d'Esch et son raccordement au contournement de la Ville de Luxembourg.

Le Conseil Economique et Social estime que cette route ne devrait pas être réalisée sur la base du tracé actuellement prévu par la variante I. Il expliquera les raisons de sa position à l'occasion au point 4) du présent chapitre intitulé: "Les tracés proposés par le Conseil Economique et Social compte tenu des objectifs précisés au chapitre III."

E. L'achèvement de la route E 42 Luxembourg-Echternach entre le Waldhof et le contournement de la Ville de Luxembourg ainsi que le contournement de la Ville d' Echternach.

Il est bien entendu qu'il ne s'agit pas de la construction d'une nouvelle route entre Luxembourg et Echternach comme pourrait le faire supposer le libellé de la loi du 16 août 1967. En fait, le programme ne vise que les tronçons entre Waldhof et la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg ainsi que le contournement de la Ville d'Echternach. Le Conseil Economique et Social ne s'oppose pas à la réalisation de ce programme selon les priorités retenues au chapitre VIII du présent avis.

F. Le tronçon de route E 42 entre Alzingen et le raccord de la route Mondorf-Remich.

Dans les circonstances actuelles, le Conseil Economique et Social déconseille la construction de cette liaison routière, car elle ne correspond pas aux objectifs principaux dont la réalisation devrait être recherchée. Pour éviter la répétition, le Conseil renvoie aux reproches formulés à l'égard de la route Luxembourg-Frisange, qui s'appliquent intégralement en l'espèce et spécialement en ce qui concerne la liaison avec le réseau d'autoroutes allemand, liaison que l'Administration allemande a l'intention de réaliser prioritairement, comme il a été expliqué au chapitre III, dans la région de Wasserbillig, ce qui apportera par ailleurs un atout supplémentaire au port de Merttert.

Au sujet de ce tronçon de route E 42, une observation supplémentaire s'impose.

Il est souvent fait état d'une obligation juridique de construire cette liaison routière qui découlerait de l'adhésion de notre pays à la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international signée à Genève le 16 septembre 1950 et approuvée par la loi luxembourgeoise du 22 juillet 1952. Cette Déclaration prévoit en effet dans une liste annexée des routes E, la construction d'une liaison routière suivant les critères des routes E entre Sarrebruck, Luxembourg, Echternach et Cologne. Tout en soulignant son attachement au respect des Traités internationaux, le Conseil Economique et Social estime, toutefois, qu'étant donné l'évolution des vastes projets d'autoroutes européennes et en particulier de nos pays voisins, un projet routier datant de 18 ans et dont le respect est loin d'être assuré par l'autre pays intéressé, ne peut plus constituer à l'heure actuelle une obligation juridique au sens propre du terme et est donc susceptible d'être modifié ou supprimé par consentement mutuel exprès ou tacite des parties en cause.

G. La route de Luxembourg à Wasserbillig avec jonction au contournement de la Ville de Luxembourg.

Le Conseil Economique et Social se déclare en faveur de la construction d'une telle route, car elle est conforme aux objectifs qu'il est nécessaire d'atteindre. Cette route réalisera la liaison avec le réseau allemand d'autoroutes et, en améliorant les communications routières avec la région de Trèves, étend la zone d'attraction de l'aéroport de Findel. De plus, elle créera une meilleure communication de nos centres de production avec le port de Merttert, ce qui ne manquera pas d'augmenter la rentabilité de cet investissement d'intérêt national.

H. La route reliant Strassen à Mersch.

Le Conseil Economique et Social estime nécessaire de mettre à la disposition de la partie nord de notre pays une meilleure infrastructure routière. La voie qui dessert actuelle-

ment cette région connaît des difficultés de trafic moins en raison de la densité de celui-ci que par le nombre et l'étendue des agglomérations à traverser. Une nouvelle voie express ne manquerait pas de stimuler le développement économique dans le nord du pays et de contribuer à favoriser l'équilibre régional.

3) Les tracés résultant de la variante II.

Les tracés résultant de la variante II se distinguent des tracés de la variante I essentiellement sur trois points.

- la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg,
- le tronçon de la route E 9 de Luxembourg à Thionville,
- le tronçon de la route E 42 de Luxembourg à Remich.

En ce qui concerne les tracés de la variante II qui se couvrent avec ceux de la variante I, le Conseil Economique et Social renvoie aux observations qu'il a formulées à leur égard au point 2) du présent chapitre. Il suffira donc au Conseil Economique et Social d'examiner les tracés des routes prémentionnées qui font l'objet d'une proposition différente dans la variante II.

A. La ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg.

Le Conseil Economique et Social approuve le tracé de la variante II concernant la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg ainsi que les raccordements à la Ville par Hollerich et la Gare centrale. Ce tracé correspond en effet aux principaux objectifs qu'il importe d'atteindre et présente en particulier les avantages suivants :

- a) Sa distance du centre de la Ville de Luxembourg ne dépasse guère 3 km, ce qui aura pour conséquences :
 - de faciliter notamment par les accès à la Ville que le tracé prévoit le trafic en provenance ou à destination de la capitale conformément aux conclusions auxquelles ont abouti les experts des bureaux Kocks et Grabe à la suite des recensements de circulation dont il a été question au chapitre II du présent avis;

- de permettre à une partie du trafic urbain d'en profiter.
- b) Même si le coût des expropriations et des ouvrages d'art devait être plus élevé, le total des dépenses sera cependant moins élevé du fait :
 - de la diminution de la longueur du contournement ;
 - de la réduction de la longueur des raccordements à la Ville de Luxembourg, raccordements qui sont absolument nécessaires pour éviter l'isolement de la capitale;
 - de l'inutilité de construire un boulevard de petite ceinture sur le territoire de la Ville.
- c) Le tracé de cette ceinture permettra de placer dans ses accotements les canalisations d'utilité publique qui sont appelées à couvrir les besoins à longue échéance des quartiers et agglomérations en expansion.

B. Le tronçon de la route E 9 de Luxembourg à Thionville.

Tout en admettant que le tracé de la variante II présente, au point de vue des objectifs à poursuivre, de notables améliorations par rapport à celui de la variante I du fait notamment qu'il réalise une liaison avec la Ville de Dudelange, le Conseil Economique et Social estime cependant que la liaison entre la Ville de Luxembourg et le Sud du pays avec raccordement au réseau d'autoroutes français devrait se faire selon un tracé différent. Il précisera sa pensée à ce sujet au point 4) du présent chapitre.

C. Le tronçon de la route E 42 de Luxembourg à Remich.

Le Conseil Economique et Social ne peut que confirmer la position prise lors de l'examen, au chapitre précédent, du tracé proposé pour cette route par la variante I. Le Conseil Economique et Social ne pense pas, pour les raisons précédemment développées, qu'il soit utile de la construire dans les circonstances actuelles.

4) Les tracés proposés par le Conseil Economique et Social
compte tenu des objectifs précisés au chapitre III.

Compte tenu des objectifs retenus au chapitre III et sur la base des observations formulées à l'égard des différents tracés proposés, le Conseil Economique et Social estime que le programme général de construction d'une grande voirie de communication devrait prévoir l'établissement des liaisons routières suivantes :

- a) une ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg ainsi que les accès à cette Ville sur la base du tracé de la variante II, pour l'ensemble des raisons exposées sous 2) A et 3) A du présent chapitre.

Sous ce rapport, le Conseil Economique et Social rappelle notamment que le pourcentage élevé de 88 % à 90 % du trafic de pénétration et de sortie de la Ville dans le trafic total plaide en faveur de la création d'une ceinture aussi rapprochée que possible de la Ville et assortie de nouvelles voies d'accès.

La ceinture devrait être réalisée sous la forme d'une autoroute à quatre voies.

- b) le tronçon de la route E 9 de la frontière belgo-luxembourgeoise à la Ville de Luxembourg et sa jonction à ce contournement, en principe sur la base du tracé prévu à cet effet par la variante I, sous réserve cependant de son raccordement à la ceinture de contournement de la Ville. Cette route aurait pour principal mérite de réaliser la liaison avec le réseau routier belge. L'aspect et la forme techniques de cette route seront déterminés par les caractéristiques de la route belge à laquelle la nôtre sera raccordée. Comme il semble que la Belgique construise une route à quatre bandes, nos Pouvoirs Publics prolongeront la route belge par une route à quatre bandes également.

- c) une route reliant le contournement de la Ville de Luxembourg retenu sub a) et se prolongeant vers la frontière française au point de rencontre à fixer par commun accord entre les autorités compétentes française et luxembourgeoise. Cette route unique vers le sud emprunterait le tracé de variante II du point D de la ceinture vers Livange où d'un côté elle épouserait le tracé proposé par les auteurs de la variante I et qui ne figure pas à la carte en annexe VII de Livange à Noertzange en longeant Bettembourg au nord et continuant vers Esch-sur-Alzette, Differdange et Rodange et de l'autre côté continuerait vers Dudelange.

La construction d'une autoroute du sud selon le tracé proposé par le Conseil Economique et Social se justifie pour plusieurs raisons.

D'abord cette route répond aux besoins nationaux étant donné que non seulement elle améliorerait les voies de communications entre les centres très peuplés du bassin minier, mais qu'elle doterait le triangle Luxembourg-Rodange-Dudelange-Luxembourg où sur 11 % du territoire vit plus de la moitié de la population et se trouve localisée la majeure partie de nos industries.

Quant à l'incidence de cette construction sur le coût global, elle sera très favorable, car ce tracé fonderait trois routes projetées en une seule. Ainsi, elle rendrait superflu l'aménagement de la route Luxembourg-Esch-sur-Alzette et de la route Luxembourg-Bettembourg, la construction de la route Luxembourg-Thionville et du tronçon de la route collectrice du sud qui mène de Noertzange à l'échangeur d'Alzingen en passant au sud de Bettembourg. Le trafic cumulé de ces routes n'augmentera pas la densité de circulation au point de crever le plafond de la capacité de débit de la route proposée. De plus, il résulte de cette proposition certainement une baisse appréciable du coût global des projets de grandes voies de communication.

En dehors de ces avantages plus directs, la route du sud proposée par le Conseil Economique et Social, en dotant la région la plus peuplée du pays d'une véritable infrastructure routière, constituera un facteur non négligeable dans notre politique d'expansion économique à longue échéance.

A cet égard, il n'est point oisif de rappeler qu'à la suite du processus continue de rationalisation et de mécanisation de notre industrie, le rythme d'embauchage de main-d'oeuvre risque de se ralentir dans cette région à forte densité de population. En vue de faire face à cette évolution à longue échéance, il importe de créer également dans cette région les conditions susceptibles de favoriser l'éclosion de nouvelles activités et partant de nouveaux emplois.

Enfin, la route du sud proposée par le Conseil Economique et Social ne préjugerait pas de prime abord la solution à apporter au raccordement de notre réseau routier avec celui de la France. En effet, la route proposée aurait l'avantage de permettre de réaliser ultérieurement la jonction par une bretelle dont le tracé irait de Dudelange au point frontière situé dans la région de Zouftgen et indiqué dans les plans déposés par les autorités françaises à la Commission des Communautés Européennes. Si par impossible le point de franchissement des territoires était arrêté à Frisange-Evrange, il serait parfaitement possible de retenir un tracé reliant Livange à Frisange.

La route du sud aura le caractère d'une autoroute de Luxembourg à Livange et d'une route express d'une part de Livange à Rodange et d'autre part de Livange à Dudelange. Quant à la bretelle rejoignant la frontière française, ses caractéristiques techniques s'identifieront avec celle que revêtira la route française.

- d) l'achèvement de la route E 42 Luxembourg-Echternach entre le Walldhof et le contournement de la Ville de Luxembourg ainsi que le contournement de la Ville d'Echternach, étant donné qu'il est logique de finir les parties terminales d'une voie par ailleurs complètement construite. Ces tronçons terminaux auront les mêmes caractéristiques que les tronçons actuellement en service.

- e) une route de Luxembourg à Wässerbillig avec jonction au contournement de la Ville de Luxembourg suivant le tracé de la variante I, ce qui aurait pour avantage de relier notre pays au réseau allemand d'autoroutes tout en profitant au port de Merttert et à l'aéroport de Findel. Cette route prendrait la forme d'une route express à quatre bandes.
- f) une route reliant Strassen à Mersch prévue dans les deux variantes et sous réserve évidemment de son raccordement avec la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg. L'amélioration de l'infrastructure routière reliant le nord aux centres administratif de Luxembourg et industriel du sud contribuerait au développement de l'activité dans le nord et au maintien de l'équilibre régional.

En ce qui concerne toutefois cette liaison, le Conseil Economique et Social estime que la question se pose de savoir si la densité du trafic et sa structure justifierait la construction d'une autoroute proprement dite. La plus grande partie du trafic ne s'effectue pas entre Luxembourg et Mersch, mais entre Luxembourg et les localités adjacentes et entre les différentes agglomérations et Mersch. Si cette liaison routière était donc construite en forme d'autoroute, il faudrait, pour tenir compte de la structure du trafic, prévoir un nombre très considérable de raccordements avec les localités en cause, ce qui en rendrait le coût prohibitif. Le Conseil Economique et Social pense qu'il serait fait droit à la situation du trafic dans cette région par la construction d'une route express qui contournerait les multiples agglomérations que traverse la route actuelle mais dont les accès ne seraient pas soumis aux servitudes inhérentes à ceux des autoroutes.

Il résulte des propositions de tracés faites par le Conseil Economique et Social que les autres routes prévues par les variantes I et II et notamment les routes prévues de Luxembourg à Remich, de Luxembourg à Frisange et de Luxembourg à

III ADOPTION DU COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE PLENIERE DU 14
DECEMBRE 1967.

Le compte-rendu CES/AP (67) 18 est adopté à l'unanimité.

Sur proposition du Président les points V, VI et VII de l'ordre du jour passent avant le point IV.

IV CREATION D'UNE GRANDE VOIRIE DE COMMUNICATION ET D'UN FONDS
DES ROUTES (LOI DU 16 AOUT 1967). - COMMUNICATION DU PRESI-
DENT.

Le PRESIDENT se réfère à la note adressée en date du 15 décembre 1967 au Ministre d'Etat dont le contenu n'a pas été porté officiellement ni à la connaissance du Ministre compétent, ni aux Députés.

Après le vote intervenu à la Chambre des Députés fixant le programme pour 1968 et les premières priorités, une deuxième lettre fut adressée au Ministre d'Etat en date du 10 janvier 1968 invitant le Gouvernement à soumettre, en temps utile pour avis, aux membres du Conseil Economique et Social les projets d'arrêtés grand-ducaux fixant les tracés et la période de construction définitifs de cette grande voirie de communication prévue par ladite loi. L'importance indéniable des problèmes économiques, financiers et sociaux qui découleront de l'application de la loi en question justifient une telle demande.

L'ORATEUR fait également état d'une lettre du bourgmestre de la Ville de Luxembourg dans laquelle celui-ci exprime le désir d'être informé officiellement des décisions prises par le Conseil en cette matière. Le PRESIDENT fait remarquer qu'à l'heure actuelle où les avis du Conseil ne sont pas publiés, une telle demande ne peut pas être satisfaite. Il précise qu'il en a informé le bourgmestre.

Après une discussion générale où sont intervenus MM. le
PRESIDENT, N. KREMER, M. HINTERSCHIED, G. FABER et A. ROBERT,

LES MEMBRES DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

DECIDENT qu'il est indispensable d'entendre le Ministre compétent
afin que leur soient précisés notamment les points
suivants :

- interprétation et précision du vote de la Chambre des
Députés relatif à la première tranche des travaux ;
- nature et nombre des raccordements prévus dans le
programme gouvernemental ainsi qu'il a été voté par
la Chambre des Députés pour l'exercice 1968 ;
- plan et modalités de financement du projet de création
d'une grande voirie de communication et notamment de
la première tranche.

PRIE le PRESIDENT d'intervenir à ce sujet auprès du Ministre
d'Etat.

V ETUDE DU PROBLEME DE L'INTEGRATION DE L'AGRICULTURE DANS LE
MARCHÉ COMMUN. - COMMUNICATION DU PRESIDENT.

Le PRESIDENT rappelle qu'on attend confirmation de la part
de la Commission de la CEE en ce qui concerne la fixation de la
date et la désignation définitive de l'expert.

M. J.P. BUCHLER a exprimé le désir d'assister à l'Assemblée
plénière au cours de laquelle parlera l'expert de Bruxelles,
lui-même a l'intention de présenter son exposé dans une séance
ultérieure.

VI TAXE SUR LA VALEUR AJOUTÉE.

Le PRESIDENT fait état d'une lettre du Ministre d'Etat dans
laquelle celui-ci prie les membres du Conseil de lui faire con-
naître pour le 1 février 1968, les premières conclusions de nos
débats sur la question.

Esch-sur-Alzette devraient être supprimées du programme des différentes variantes.

Dans un chapitre ultérieur, le Conseil Economique et Social précisera l'incidence financière des projets et prendra position quant aux priorités à établir.

V. Le coût des transports et des projets de tracés de grande voirie.

1) Les dépenses budgétaires en faveur des transports.

Les dépenses budgétaires de la "fonction transport" se classent en tête des dépenses budgétaires dans notre pays, et devancent même les dépenses engagées dans la "fonction travail et sécurité sociale". L'ordre de grandeur des dépenses budgétaires effectuées dans l'intérêt des transports, abstraction faite des dépenses pour les P.T.T., se dégage du chiffre de 1,8 milliards de francs sur un budget de 10,9 milliards de francs, ce qui correspond à 17 % des dépenses totales. La part de la route dans les dépenses budgétaires totales oscille dans les années 1955 à 1968 entre 5,4 % et 7,4 %.

En comparant les dépenses en faveur de la route aux dépenses du seul secteur des transports, on constate qu'elles ont varié entre 1955 et 1968 de 34,6% et 67,2%. Comme il ressort du tableau ci-après, les charges budgétaires en faveur de la route interviennent en général pour plus de la moitié dans les dépenses consenties par l'Etat au secteur transport.

Dépenses budgétaires de l'Etat dans l'intérêt des trans-
ports

Source : Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1968, Volume II.

Unité: millions de francs

Année	Eau	Route	Air	Rail	Pipelines	Total	Dont part route
1955	0,7	277,1	102,1	420,8	-	800,8	34,6 %
1956	0,5	293,9	56,4	88,5	-	439,7	66,8 %
1957	6,8	315,2	48,0	98,2	0,3	468,8	67,2 %
1958	5,0	347,9	44,5	266,2	21,6	685,2	50,8 %
1959	16,7	363,1	37,8	416,1	3,9	837,6	43,4 %
1960	2,0	394,4	32,2	288,5	-	717,1	55,0 %
1961	1,3	402,5	38,4	212,2	1,0	655,4	61,4 %
1962	1,5	467,9	446,3	315,0	-	830,7	56,3 %
1963	11,4	495,8	44,0	299,6	2,1	853,0	58,1 %
1964	17,6	515,9	55,1	412,5	0,1	1.001,2	51,5 %
1965	47,0	625,0	48,2	856,9	0,1	1.577,2	39,6 %
1966	50,6	729,2	57,4	912,5	0,1	1.749,8	41,7 %
1967	53,0	764,1	63,0	829,3	0,1	1.709,5	44,7 %
1968	60,0	807,9	63,3	915,0	-	1.846,2	43,8 %

Dans nos pays voisins, les dépenses budgétaires engagées dans la "fonction transport" ont été beaucoup moins lourdes. En effet, les statistiques comparées du BENELUX montrent que les dépenses pour la fonction "Communication" sont beaucoup moins importantes que dans notre pays.

Dépenses du Pouvoir Central pour la fonction "Communica-
tion" en millions de F et (par habitant en francs.)

	Belgique	Pays-Bas	Luxembourg
1964	26.940 (28.570)	15.898 (13.200)	1.393 (42.700)
1965	27.753 (29.210)	18.453 (15.110)	1.751 (53.060)
1966	37.364 (39.080)	22.942 (18.530)	1.780 (53.290)
1967	40.787 (42.570)	25.580 (20.400)	2.107 (62.520)

2) Les dépenses d'investissement dans les transports.

A. Les dépenses d'investissement du secteur public.

1. Les dépenses d'infrastructure.

a) les dépenses d'investissement du rail

D'après le bilan des CFL au 31.12.1967, les immobilisations postérieures au 1.6.1945 s'élèvent à 871 millions de Francs.

b) les dépenses d'investissement en faveur de la route

Il importe d'analyser d'abord les dépenses d'investissement de l'Etat pour l'entretien des routes. Le tableau ci-après comporte la ventilation des dépenses d'entretien en réparation et mis en état de la voirie de l'Etat, des trottoirs, des canalisations et de l'éclairage.

Un deuxième tableau se rapporte aux dépenses d'investissement pour la construction des routes. Il faut toutefois attirer l'attention sur le fait que les chiffres connus actuellement négligent les dépenses engagées par les administrations communales.

Dépenses d'investissement de l'Etat pour l'entretien des
routes

Source : Projet de budget de l'Etat pour l'exercice 1968

Unité: millions de francs

	Entretien répara- tion et mise en état de la voirie de l'Etat	Revête- ments super- ficiels	Réparations des dégâts causés par		Réfec- tions à la suite des canalisa- tions d'eau	Trot- toirs	Canali- sations	Eclai- rage	Total
			le dégel	les glis- sements de terrain					
Part de l'arrondissement de Luxembourg									
55	9,5	12,0	2,2	1,2	1,2	0,8	2,0	0,8	29,7
56	12,9	13,1	-	1,75	1,3	1,0	2,7	0,4	33,15
57	16,0	14,5	-	1,75	1,7	4,0	2,2	0,8	40,95
58	16,5	13,8	-	2,5	1,9	3,0	10,6	0,7	49,00
59	12,1	13,0	1,45	4,0	1,8	3,8	9,5	0,4	46,05
60	12,9	13,3	-	2,8	2,4	1,7	9,0	0,7	42,80
61	13,1	13,5	-	5,2	2,7	2,5	10,6	0,4	48,00
62	16,4	15,0	0,50	5,2	3,2	3,0	15,8	0,4	59,50
63	17,0	15,0	3,80	5,6	3,3	3,0	16,0	0,7	64,40
64	19,0	14,7	-	5,0	2,75	2,1	12,0	0,7	56,25
65	15,0	13,5	-	7,0	3,3	2,0	10,0	1,5	52,30
Part de l'arrondissement de Diekirch									
55	8,9	8,0	1,0	-	2,8	-	1,7	-	21,4
56	9,0	8,4	-	-	2,3	0,3	2,0	0,4	22,4
57	9,0	8,8	-	-	1,9	0,3	1,8	0,4	22,2
58	9,1	9,1	-	-	1,9	0,4	1,4	-	21,9
59	10,9	10,6	0,5	-	1,7	0,6	2,5	0,6	27,4
60	9,4	9,8	-	-	1,6	0,8	3,0	0,2	24,8
61	10,8	9,4	-	-	1,6	-	4,0	0,5	26,3
62	13,4	10,9	0,5	0,2	2,0	0,5	5,0	0,4	32,9
63	15,3	11,0	2,2	0,1	2,7	-	3,1	0,3	34,7
64	16,0	12,3	-	-	1,9	0,6	10,0	-	40,8
65	15,0	12,5	-	1,0	3,2	0,5	8,0	1,5	41,7
Total arrondissements Luxembourg et Diekirch									
66	28,1	27,2	5,4	4,0	5,0	2,5	2,3	22,6	97,1
67	28,0	24,5	4,5	3,0	4,0	3,0	3,0	31,0	101,0
68	30,0	27,0	4,5	3,0	4,5	3,0	4,0	33,0	109,0
tal:	373,30	340,90	26,55	52,30	62,65	39,40	152,0	97,40	1.145,70

Il en résulte que l'Etat a investi de 1955 à 1968 avec 1146 millions de francs des sommes considérables dans la voirie dans le seul but de son entretien.

Dépenses d'investissement de l'Etat pour la construction des
routes

Source : Projet de budget de l'Etat pour l'exercice 1968.

Unité: millions de francs

Année	Redressement de la voirie de l'Etat	Aménagement des itinéraires à trafic international	Aménagement des grandes routes	Redressement de la voirie dans le cadre de la canali- sation de la Moselle	idem barrage de l'Our	Total
Part de l'arrondissement de Luxembourg						
1955	11,3	19,6	-	-	-	30,9
1956	15,1	20,1	-	-	-	35,2
1957	19,7	16,0	5,2	-	-	40,9
1958	16,8	10,0	2,0	-	-	28,8
1959	13,7	7,5	15,4	-	-	36,6
1960	19,0	11,8	19,0	-	-	49,8
1961	24,1	25,7	12,9	1,1	-	63,8
1962	24,6	17,1	24,7	8,0	-	74,4
1963	25,9	21,3	22,0	27,5	-	96,7
1964	21,7	21,5	28,0	52,0	-	123,2
1965	12,5	11,5	23,5	35,0	-	82,5
1966	32,0	28,0	23,0	30,0	-	113,0
1967	28,0	75,0 (total)	75,0 (total)	10,0	-	188,0 (t.)
1968	28,0	50,0	44,5	15,0	-	137,5
Part de l'arrondissement de Diekirch						
1955	8,2	10,4	-	-	-	18,6
1956	10,4	10,5	-	-	-	20,9
1957	10,3	11,9	7,0	-	-	29,2
1958	15,0	11,0	14,6	-	-	40,6
1959	11,3	13,2	4,3	-	-	28,8
1960	9,5	15,2	10,3	-	4,3	39,3
1961	13,7	5,0	12,4	-	12,0	43,1
1962	12,7	7,6	23,0	-	18,0	61,3
1963	8,0	13,4	29,5	-	3,4	54,3
1964	12,2	13,5	33,4	-	2,5	61,6
1965	25,0	11,5	11,5	-	7,5	55,5
1966	19,0	-	12,0	-	7,2	55,2
1967	13,0	-	-	-	8,0	(-)
1968	14,0	25,0	28,5	-	4,0	71,5
Total:	474,70	483,30	481,70	178,60	66,90	1.681,20

Les dépenses d'investissement de l'Etat pour la construction des routes se sont élevées à quelque 200 millions F en moyenne au cours des trois dernières années. De 1955 à 1968 la dépense totale pour la construction atteint 1.681 millions F, dont 483 millions de francs pour l'aménagement des itinéraires à trafic international et 482 millions de francs pour l'aménagement des grandes routes. Cette ventilation des dépenses du poste "construction" fait apparaître que les crédits budgétaires portaient sur des travaux d'aménagement plutôt que sur des créations de nouvelles voies, de sorte que la désignation "construction" est susceptible de prêter à confusion.

Dans les pays du BENELUX les dépenses routières ont évolué
comme suit : en millions F et (par habitant en francs)

	Belgique	Pays-Bas	Luxembourg
1964	11.329(1.201)	5.774(479)	678(2.079)
1965	9.925(1.044)	7.597(622)	625(1.893)
1966	15.198(1.589)	10.180(822)	809(2.422)
1967	18.626(1.898)	12.431(991)	905(2.685)

Source : Etude comparative des dépenses et des recettes des
Pouvoirs Publics des pays du BENELUX 1964-1967.

Lors de l'examen des comparaisons BENELUX il faut toutefois ne pas perdre de vue que le pouvoir central luxembourgeois prend en charge les frais inhérents aux chemins "repris" des collectivités locales, alors que dans les pays partenaires les provinces supportent les charges d'entretien et de construction d'un réseau autrement plus vaste de chemins provinciaux et locaux.

Au cours de la période de 1955 à 1968, l'Etat luxembourgeois a dépensé près de 2,7 milliards F dans l'intérêt de la route, sans que notre pays ne dispose pour autant d'une grande voirie de communication comme il a été relevé au chapitre IV du présent avis.

2. Les dépenses en matériel roulant.

En 1967, les dépenses cumulées de 1er établissement des CFL en matériel roulant se présentent comme suit :

695 millions de francs pour le matériel de traction

762 millions de francs pour le matériel remorqué

50 millions de francs pour le matériel routier

1507 millions de francs au total

B. Les dépenses d'investissement du secteur privé.

1. Les dépenses d'infrastructure.

Les dépenses d'infrastructure routière sont financées en général par l'Etat. Quant aux investissements comparables effectués par le secteur privé, il n'est guère possible, en l'état actuel des investigations, d'en évaluer l'importance.

2. Les dépenses en matériel roulant.

Les dépenses en matériel roulant du secteur privé ne sont pas publiées. Sur la base des statistiques du parc des véhicules, des calculs très prudents permettent d'estimer la valeur du parc privé à près de 7 milliards de francs au 1.1.1968 y compris les voitures particulières dont la valeur approximative se chiffre d'après les mêmes estimations prudentes à 5 milliards de francs environ.

L'évolution du chiffre d'affaires à l'importation des garages (sans les véhicules agricoles et sans les biens d'investissement mais y compris les pièces détachées) peut également fournir des indications utiles sur l'investissement annuel en matériel roulant. De 1961 à 1964, les chiffres ont été les suivants :

1961	635,8 millions de francs
1962	685,4 millions de francs
1963	697,9 millions de francs
1964	829,1 millions de francs
1965	930,9 millions de francs

3) Le coût des différents tracés de grande voirie.

L'annexe du rapport de la Commission spéciale de la Chambre des Députés chiffre le coût des travaux à effectuer pour la réalisation de la variante I à 5,3 milliards de francs.

Le coût global avancé constituant une addition de devis établis par différentes sources et donc probablement basés sur des méthodes de calculs divergentes, ne peut avoir qu'une valeur indicative. Au niveau donné des prix en 1968, le coût au prix moyen de 42,45 millions de francs par kilomètre semble toutefois vraisemblable, si les ouvrages d'art restent limités.

Il ressort de la carte en annexe VII que deux variantes ont été proposées. Le coût de chacune de ces variantes a été différemment évalué et contesté. Par ailleurs, le Conseil Economique et Social propose dans le chapitre IV du présent avis une troisième variante. Sur la base du tableau des coûts remis par les auteurs de la variante I et reproduit à l'annexe VIII qui aligne les coûts des différents tracés envisagés dans les variantes I et II et compte tenu des coûts des nouvelles voies de pénétration de la Ville de Luxembourg, il n'est pas téméraire d'affirmer que le coût des propositions de tracés avancés par le Conseil Economique et Social sera inférieur à celui des variantes I et II. La raison est que les suggestions faites par le Conseil Economique et Social fondent trois tracés différents contenus dans les variantes I et II en un seul et suppriment d'autres tracés du programme en discussion.

D'un autre côté le Conseil Economique et Social estime qu'il est inadmissible d'opérer un choix entre les solutions proposées et d'engager des fonds aussi considérables dans une entreprise conditionnant d'une façon aussi incisive et à aussi longue échéance l'avenir économique et social du pays, si ce choix n'est pas fondé sur une analyse objective du coût des différentes alternatives en présence. En conséquence, le Conseil Economique et Social émet le vœu qu'avant tout autre progrès en cause le Gouvernement fasse établir les comparaisons de coût des solutions avancées.

4) Les possibilités d'économie.

Les coûts de transport et notamment les coûts d'exploitation qui se reflètent dans les dépenses budgétaires en faveur des différents modes de transport n'ont cessé de croître considérablement au cours des dernières cinq années.

Or, une économie orientée essentiellement vers les marchés étrangers tant pour son approvisionnement que pour l'écoulement de sa production, doit, selon l'exemple néerlandais, pouvoir faire appel, comme il a été souligné au chapitre III à un service de transport de qualité et à bon marché. Aussi importe-t-il de rechercher les voies et moyens répondant à l'objectif retenu au chapitre III de l'organisation des transports au moindre coût pour la collectivité.

a) En ce qui concerne les chemins de fer, il est indispensable de continuer le remarquable effort de modernisation entamé depuis quelques années et de prendre toutes les mesures de rationalisation et de modernisation souhaitées en vue de ramener le déséquilibre entre les recettes et les dépenses à des proportions supportables pour la collectivité. Aucune "normalisation des comptes" si justifiée soit-elle en principe, n'éludera cette exigence primordiale. Il ne suffit pas en effet, de comptabiliser les moins-values sur un autre poste pour les faire disparaître.

L'analyse du compte exploitation des CFL fait apparaître que la moins-value de recettes provient avec 77 % essentiellement du trafic voyageur. Le supplément indispensable de recettes de 17 % nécessaires à l'équilibre du "compte d'exploitation marchandises" ne peut pas être trouvé dans une augmentation des tarifs qui, à l'heure actuelle, sont déjà les plus élevés en Europe. En 1966, dernière année de comptes définitifs, la recette moyenne par t/km des CFL était de 1,87 francs contre 1,15 pour la moyenne des pays européens y compris la Suède et la Suisse, soit une différence de 38,5 %.

Dans l'hypothèse théorique d'une substitution totale du rail à la route pour les transports de marchandises, cette mesure n'apporterait qu'une amélioration insignifiante de la situation financière des chemins de fer. D'une part, le réseau ferroviaire ne comporte pas assez de ramifications pour être en mesure d'augmenter davantage sa part en trafic intérieur de marchandises qui était en 1965 de 24 %. Quant au trafic international, les chemins de fer ont maintenu avec plus de 92 % des tonnages leur position. D'autre part, des calculs font apparaître que la plus-value théorique de recettes escomptée par les chemins de fer en cas de mise en oeuvre d'une substitution intégrale du rail à la route en trafic international se chiffrerait entre 50 et 70 millions de francs par an. Or, comme il est évident qu'il sera matériellement impossible de transférer intégralement sur le rail les transports effectués par camions, les avantages financiers de cette opération pour les CFL seraient largement inférieurs aux chiffres ci-dessus.

Dès lors, les économies ne sauraient être réalisées qu'en trafic voyageur. Comme il a été souligné au chapitre III, une somme de 658,1 millions de francs représentant 77 % de la différence de 855,6 millions de francs entre les dépenses et les recettes des CFL en 1966 provenait de la seule exploitation du trafic voyageur. Par voyageur/km la moins-value se chiffre ainsi à 3,60 francs. De plus, les comparaisons internationales font apparaître que sur un parcours moyen par voyageur, l'utilisateur luxembourgeois des CFL paye plus cher que les utilisateurs des autres pays européens.

Il faudrait pour assurer l'équilibre des comptes d'exploitation voyageurs augmenter de 455 % les tarifs. Une hausse aussi incisive des tarifs étant illusoire, le seul moyen de sortir de l'impasse consisterait dans le transfert du trafic voyageur ferroviaire pour autant que matériellement possible vers le transport par autobus.

Il s'ensuit un intérêt incontestable de remplacer le service voyageur ferroviaire par un service routier dans toute la mesure où une telle décision serait conciliable à la fois avec les impératifs économiques et sociaux et avec les exigences d'un service public.

Il va sans dire que la suppression intégrale du trafic voyageur par rail n'est pas défendable en ce qui concerne notamment le trafic international. A cet égard, il faudrait arriver à un accord avec nos réseaux voisins en vue d'une exploitation plus rationnelle de notre matériel roulant lourd et d'une simplification du contrôle des billets.

b) La réorganisation du trafic voyageur des CFL devra se faire concomitamment avec la rationalisation du transport de personnes effectué par les entrepreneurs privés d'autobus.

Il n'est point douteux qu'un abaissement du coût des transports de personnes supporté actuellement par la SNCFL ne saurait être réalisé que dans le cadre d'une vaste réorganisation qui toucherait également les lignes exploitées par des entreprises privées et par des coopératives d'ouvriers. En effet, dans le passé, les lignes ont été créées le plus souvent selon le seul critère du besoin économique et social du moment, ce qui se reflète dans un enchevêtrement irrationnel des lignes et une grande diversité dans les modes d'exploitation de celles-ci. En raison de cet enchevêtrement, le parcours des lignes reste souvent très limité de sorte que les autobus affectés à ces circuits n'atteignent guère un coefficient d'utilisation satisfaisant comme il a été exposé au chapitre II. Il en résulte que le prix de revient kilométrique croît ~~démesurément~~ et rend mainte exploitation déficitaire.

Le Conseil Economique et Social est conscient des répercussions néfastes d'une telle carence dans l'organisation des transports de personnes sur la situation financière tant des pouvoirs publics que des entreprises de transport. Aussi ne peut-il que recommander vivement aux autorités d'entamer sans délai la réorganisation des transports de personnes qui devra

introduire dans notre pays sur une grande échelle un système de transports à relations directes et rapides entre la capitale et les centres régionaux. Une association des entrepreneurs privés et de la SNCFL paraît constituer le moyen le plus apte pour mettre en oeuvre un système de transport rationnel au coût le plus bas pour la collectivité, étant donné qu'elle offre la possibilité d'une meilleure utilisation des capacités et d'une meilleure exploitation des lignes et des horaires. Cette association ne constituerait que le prolongement de l'expérience en cours de l'exploitation des lignes de l'Attert et de la vallée de la Roeser conjointement par les CFL et par les entrepreneurs privés au sein de la Compagnie routière luxembourgeoise (CRL).

c) Il a été exposé dans ce chapitre que les frais d'entretien de la voirie sont proportionnellement plus élevés au Grand-Duché que dans les pays partenaires de BENELUX. Sans vouloir attacher une trop grande importance à une comparaison dont les critères d'imputation lui échappent, le Conseil Economique et Social constate que les 1146 millions dépensés de 1955 à 1968 par le budget sous le poste des frais d'entretien constitue la rançon d'une forte densité routière. Il se demande si ces frais ne peuvent pas être comprimés par la concentration des travaux sur des objectifs prioritaires et une rationalisation plus poussée des services d'entretien. Dorénavant tout l'effort budgétaire en faveur de la route devrait être orienté vers la construction de la nouvelle voirie projetée.

d) Quant aux programmes routiers proposés, il importe d'en primer le coût dans la mesure du possible, tant au point de vue de leur tracé que de leur exécution. Il s'agit notamment de limiter la construction d'ouvrages d'art et de procéder par la mise en chantier de tronçons assez longs. A cet égard, le Conseil Economique et Social rappelle qu'il ne possède aucun calcul comparable des différents tracés proposés et qu'il lui est donc impossible de se prononcer en connaissance de cause.

VI Les moyens de financement.

1) Les besoins financiers des secteurs privé et public en général.

Les statistiques internationales font apparaître que les dépenses publiques et privées ont tendance à croître avec l'augmentation des revenus. Adolphe Wagner formulait, dès la fin du XIXe siècle, "sa loi" de l'accroissement des activités de l'Etat et des besoins financiers en général en fonction du développement économique.

Dans la société hautement industrialisée d'aujourd'hui, le renouvellement et la modernisation, suite au progrès technique, de l'équipement des entreprises privées, exigent un effort financier d'une ampleur insoupçonnée, il y a quelques années encore. De même, les pouvoirs publics ont besoin de moyens sans cesse accrus, tant en vue de pratiquer une politique de redistribution de revenus qu'en vue de réaliser des équipements collectifs.

Le problème des besoins financiers du secteur privé a été traité par le Conseil Economique et Social dans son avis du 3 octobre 1967 concernant un avant-projet de statuts visant la création d'un institut national d'investissement et de garantie. Le Conseil y retient notamment que la marge d'autofinancement qui a permis dans le passé aux entreprises privées de financer, dans une très large mesure, les travaux de rationalisation et les élargissements de capacités de production, s'est rétrécie suite à la détérioration des termes d'échange. Cependant, ces mêmes entreprises devront affronter une concurrence plus vive du fait de l'ouverture, depuis le 1er juillet, des frontières douanières entre les six pays de la CEE. Ils devront donc faire, dans l'immédiat, des efforts notables de rationalisation, de renouvellement et de restructuration qui entraîneront une demande accrue de capitaux.

Pour des raisons de concurrence internationale, maintes entreprises, et notamment les industries de biens d'équipement, devront à l'avenir assortir leurs exportations vers les pays tiers de crédits à moyen et à long terme. Le marché des capitaux

s'en trouvera d'autant plus tendu.

Il s'y ajoute une sollicitation du marché des capitaux tant par les entreprises récemment établies qui désirent étendre leurs activités que par des entreprises nouvelles voulant s'implanter dans le pays.

Enfin, le concours de l'initiative privée à l'effort de diversification de la structure de l'économie requiert la mobilisation de fonds plus massifs que par le passé.

Quant aux besoins du secteur public, le Conseil Economique et Social tentera de les chiffrer dans l'avis qu'il remettra incessamment au Gouvernement au sujet du rapport sur l'évolution économique, financière et sociale au Grand-Duché de Luxembourg. Mais d'ores et déjà, il importe de souligner que les dépenses de consommation, de transferts de revenus et d'intérêts de la dette publique augmenteront encore considérablement, notamment en raison de l'évolution de l'indice des prix à la consommation, de la croissance du déséquilibre d'exploitation des chemins de fer, de l'évolution des finances communales, du réaménagement des structures de l'agriculture et des classes moyennes, du perfectionnement des assurances sociales, du renforcement de la politique familiale, et du gonflement de la dette publique.

En dehors du financement de ce supplément de dépenses courantes, l'Etat devra se procurer les fonds nécessaires pour réaliser ses projets d'amélioration de l'infrastructure et de l'équipement collectif. A cet égard, il importe de rappeler les investissements envisagés suivants :

- a) A charge du fonds d'investissements publics scolaires ont été votées les constructions d'un lycée à Merl, d'ateliers de l'Ecole des Arts et Métiers et d'un centre de logopédie. De plus, les projets de construction d'écoles moyennes à Luxembourg et à Pétange ainsi qu'un projet d'agrandissement du Lycée de Jeunes Filles d'Esch ont été déposés à la Chambre des Députés de même on prévoit la création d'une Ecole européenne, d'une école hôtelière à Diekirch, d'une école technique supérieure à Luxembourg et d'une école moyenne à Dudelange et à Wiltz.

- b) A charge du fonds d'investissements sanitaires et sociales, il faut relever le programme de construction et de modernisation des bâtiments hospitaliers, gériatriques et des maisons de retraite. Selon les indications fournies par le rapport gouvernemental sur l'évolution économique, financière et sociale, le coût afférent, sans la charge des travaux d'épuration des eaux, s'élèvera à 1,5 milliards de francs.
- c) A charge du fonds d'investissements administratifs, il convient de rappeler entre autres les projets de construction d'un centre administratif à Rédange, à Dudelange et à Capellen, d'un garage du Gouvernement et d'ateliers des services techniques.
- d) A charge du fonds d'urbanisation du plateau du Kirchberg, le Gouvernement se propose d'ériger un deuxième grand bâtiment administratif et un Palais de Justice Européen.
- e) A charge du fonds des routes, il faut rappeler finalement les projets sous avis de construction d'une grande voirie de communication dont le coût dépassera largement les cinq milliards de francs.

Pour incomplète que reste l'énumération ci-avant, elle n'en est pas moins impressionnante. Sous réserve d'une évaluation plus rigoureuse dans son avis concernant le rapport gouvernemental sur la situation économique, financière et sociale, le Conseil Economique et Social estime que le coût annuel global des investissements collectifs approchera probablement les 2 milliards de francs, somme à laquelle il convient d'ajouter les investissements des communes ainsi que les dépenses d'infrastructure dans l'intérêt de l'agriculture, de l'industrie, de l'artisanat et du commerce au titre des lois-cadres respectives.

2. Les moyens budgétaires.

La croissance modérée de l'économie, la forte baisse des prix de vente de l'acier et le gonflement des dépenses de con-

somation et de transferts courants et en capital au profit notamment des communes, des chemins de fer, de l'agriculture et des assurances sociales ont profondément marqué l'évolution de la situation budgétaire. Ainsi l'équilibre budgétaire a-t-il eu tendance de devenir de plus en plus précaire. A ce sujet, le rapport du Gouvernement sur la situation économique, financière et sociale révèle que "l'épargne brute qui est définie comme l'exédent des recettes courantes sur les dépenses courantes - est tombée de 1.250 millions en 1965 à 545 millions de francs en 1968. De même, en passant de + 915 millions en 1965 à près de - 40 millions en 1968, l'épargne disponible pour le financement des investissements est devenue négative, de sorte que les investissements directs de l'exercice 1968 devront pratiquement être financés exclusivement par la voie de l'emprunt. Par ailleurs, compte tenu du niveau élevé des investissements directs, le solde budgétaire - qui représente le résultat des opérations budgétaires à caractère définitif - s'élève en 1968 à -1.155 millions, alors qu'en 1965 il a encore été légèrement positif. Enfin, le solde brut à financer - qui est obtenu par la prise en considération des opérations budgétaires à caractère financier (prêts et participations, amortissements de la dette) - est passé de 495 millions en 1965 à 1.465 millions en 1968."

Le tableau à l'annexe IX illustre les considérations qui précèdent et souligne avec netteté que les moyens budgétaires actuels ne permettent pas, dans l'état actuel de notre pression fiscale comparée à celle des pays de la CEE de financer les investissements dont il a été fait état ci-dessus. Il faut dès lors examiner si le recours au marché des capitaux permet de résoudre le problème posé.

3) Le marché des capitaux.

Il résulte du tableau à l'annexe X que le volume de la dette publique est passé de 6.880 millions de francs en 1953 à 12.396 millions de francs au 31.12.1967. Ce montant déjà

considérable en soi comporte au surplus une lourde charge en intérêts. En 1968, ces charges, en principal et amortissements, dépasseront 660 millions de francs, ce qui par rapport à 1964 correspond à une augmentation de 64 %. L'endettement public a donc atteint au cours des dernières années un seuil critique.

Le Gouvernement reconnaît d'ores et déjà dans le rapport cité plus haut que "les emprunts prévus en 1967 et en 1968 pour les fonds d'investissement suffiront à peine pour financer les multiples projets d'investissement qui ont été ou seront encore autorisés par des lois spéciales et qui devront être financés par le truchement des fonds d'investissement publics". Suivant le gouvernement, ces nouveaux emprunts qui dépasseront un milliard de francs, devront probablement être contractés sur le marché international des capitaux.

Il est permis d'en déduire que le marché luxembourgeois des capitaux s'en trouvera épuisé. Un renchérissement non négligeable des taux d'intérêts en sera la conséquence. La mobilisation des fonds nécessaires au financement du programme d'investissement en équipement collectif et en constructions routières se trouve donc gravement compromise à moins que d'autres sources de financement ne soient trouvées.

4) Les autres sources de financement.

Dans son exposé fait le 5 mars 1968 devant le Conseil Economique et Social sur la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, Monsieur le Ministre des Transports et des Travaux publics a envisagé de contracter un prêt auprès de la Banque Européenne d'Investissement. Il est vrai que cette banque a apporté son concours au financement de plusieurs projets d'autoroutes qui visaient à mieux relier entre eux les différents pays membres. Quoique ce concours ait été en général d'un montant unitaire suffisamment élevé pour permettre l'accélération des travaux, la part de la banque dans le financement des investissements globaux n'était en moyenne que de 22 %.

Au sentiment du Conseil Economique et Social, il serait dès lors trop audacieux d'escompter une aide financière massive de la part de la Banque Européenne d'Investissement pour réaliser le programme sous avis de construction d'une grande voirie de communication.

En résumé, le Conseil Economique et Social constate que

- les moyens budgétaires sont épuisés
- la marge d'émission sur le marché des capitaux s'est singulièrement rétrécie
- les possibilités de prêt auprès de la Banque Européenne d'Investissement sont limitées.

Dans ces conditions, il estime que le financement du programme routier proposé ne pourra trouver sa solution que dans le cadre de la politique financière globale de l'Etat. Selon la Commission des Finances de la Chambre des Députés, "il s'agira de soumettre à une sérieuse révision la structure de nos dépenses publiques" ce qui impliquera forcément un dosage judicieux entre les dépenses courantes et les dépenses d'investissement. En tout état de cause, il faudra tâcher de réaliser des économies dans le budget ordinaire pour les affecter au budget extraordinaire.

Le Conseil Economique et Social, dans son analyse du rapport sur la situation économique, financière et sociale, reviendra plus amplement sur le problème soulevé. Mais d'ores et déjà, il estime qu'en présence des nombreux besoins en équipements collectifs et en travaux d'infrastructure, il est indispensable de préciser des priorités et d'en fixer le mode de financement dans un plan à long terme.

VII. Le rendement des projets de tracés de nouvelles voiries.

Il importe d'abord de souligner que les calculs de rentabilité dont le Conseil Economique et Social a connaissance, ne se rapportent pas au programme entier et ne concernant que les seules "autoroutes E 9 et 42". Ces calculs ont été effectués

par deux sources différentes pour chacune de ces routes. Ainsi les auteurs de la variante I concluent à une rentabilité moyenne de 21,2 % durant la période d'amortissement de 30 ans. Par contre, les promoteurs de la variante II contestent ce calcul du fait qu'il ne parte pas des données précises de 1965 et qu'il se base sur le trafic en l'an 2000. Ils établissent eux-mêmes un bilan qui oppose l'avantage du gain de temps, du fonctionnement des véhicules, de sécurité et de confort aux dépenses d'investissement. Ils arrivent à la conclusion qu'en l'an 2000 le bilan reste encore négatif et que l'investissement n'est donc pas rentable sur 30 ans.

Le Conseil Economique et Social rappelle que l'élaboration d'un programme de travaux publics passe un certain nombre de difficultés à la théorie économique. Ces difficultés sont dues à deux caractéristiques du problème traité. D'une part, les effets produits par l'industrie des transports sont très importants et d'autre part, on ne peut pas faire abstraction, comme dans les autres secteurs, de la localisation des activités économiques. Aussi le calcul de la rentabilité reste-t-il controversé, alors que la détermination d'un ordre de priorité est un problème soluble. En effet, les calculs de rentabilité requièrent de nombreuses études et le recours à des hypothèses souvent fragiles qui se basent sur des estimations de la valeur du temps, de la sécurité et de l'évolution du trafic.

Les deux calculs dont il a été question plus haut n'échappent pas non plus à ces difficultés. Ainsi le calcul établi par les auteurs de la variante I mélange souvent le taux d'intérêt et le taux d'actualisation et se fonde sur des données du trafic sur l'année 2000 suivant une projection douteuse. Le calcul établi par les promoteurs de la variante II, isole la route du contexte économique environnant dont elle est toutefois un facteur déterminant.

Quant au problème de rentabilité soulevé par le programme proposé dans les différentes variantes, le Conseil Economique et Social constate que le calcul de rentabilité se limite à

l'analyse de deux routes seulement, et ne s'étend pas au programme entier de constructions routières. De l'avis du Conseil Economique et Social, le calcul de rentabilité devrait tenir compte des propriétés que l'investissement routier partage avec tous les investissements. Ainsi, il gonfle temporairement la demande de biens et de services et est à la source de revenus supplémentaires. Cette demande s'exerce sur les industries qui concourent à l'établissement de la route, et notamment les travaux publics, mais également sur d'autres industries auprès desquelles celles-ci s'approvisionnent (cimenteries, industries chimiques, métallurgie) et conduit de la sorte à la distribution d'une plus grande masse de revenus. Ceux-ci vont à leur tour être à la source de nouvelles demandes, mais l'effet engendré par le jeu du multiplicateur keynésien, ne se fait pas bien sentir dans toutes les branches de l'économie et dans les finances publiques en raison de l'exiguïté de notre territoire.

En outre, le calcul devra tenir compte du volume du trafic escompté sur la route nouvelle en ajoutant au trafic existant sur le réseau, le trafic détourné d'autres routes ou d'autres modes de transport.

Il va sans dire que notamment les avantages pour l'utilisateur en économie sur le coût de fonctionnement des véhicules, de gains de temps, d'accroissement du confort et de la commodité, d'accroissement de la sécurité et des avantages de décongestion devront intervenir dans ce calcul.

Le calcul prendra également en considération les économies de coûts et notamment les économies de frais d'exploitation et d'entretien du réseau routier en raison du détournement de l'excédant de circulation vers la route nouvelle et il ne pourra pas faire abstraction non plus de la réduction de la pollution de l'air, de la réduction du bruit, de l'augmentation de la valeur des terrains longeant la nouvelle voie et la mise en valeur des régions nouvellement desservies. Cette liste des avantages est loin d'être complète et les avantages ne sont pas toujours nécessairement positifs. Mais pour établir un

calcul valable sur la rentabilité des nouvelles routes, il faut certainement chiffrer tous ces facteurs.

Une telle analyse sort évidemment du cadre du présent avis. Dans nos pays voisins elle ferait l'objet d'une étude scientifique qui serait confiée le plus souvent à un centre de recherche annexé à une université.

Quoiqu'une telle étude sur la rentabilité du programme proposé par le Conseil Economique et Social ne soit pas encore faite, il ne paraît toutefois pas trop téméraire de soutenir que son exécution se trouve justifiée par les facteurs exposés dans les chapitres II, III et IV de cet avis.

VIII. Les priorités.

Suite aux considérations développées dans les chapitres des besoins, des objectifs, des coûts, des moyens de financement et du rendement, le Conseil Economique et Social estime que le programme de constructions routières retenu au point 4 du chapitre IV ne peut pas être réalisé en entier en une étape mais qu'il devra être exécuté suivant un ordre de priorité.

Sous ce rapport, le Conseil Economique et Social propose les ordres de priorités suivants :

Une première priorité revient :

- au tracé de la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg sur la base de la variante II des points A-D,
- et au tracé de la route du sud du point D de la ceinture de contournement à Livange avec prolongement vers Noertzange-Esch-sur-Alzette,
- à la liaison entre l'autoroute du Kirchberg et Waldhof.

La reconnaissance d'une première priorité au tronçon sud-ouest de la ceinture de contournement se fonde d'un côté sur la nécessité de créer de nouvelles voies d'accès à la Ville de Luxembourg en vue de décongestionner les entrées et sorties actuellement existantes et d'un autre côté de dévier du centre de la Ville le trafic de transit qui, s'il reste avec

11 % du trafic total plutôt faible, ne constitue pas moins dans une large mesure un trafic lourd.

Quant à la construction prioritaire de la route du sud, elle se justifie tant par la densité de circulation que par la densité industrielle et de population dans le triangle Luxembourg-Dudelange-Rodange-Luxembourg.

Une deuxième priorité revient :

- à la route du Nord de Strassen à Mersch. Comme une première option paraît être prise par les autorités pour le contournement de la Ville et la direction du sud, la deuxième priorité reconnue à la route du nord prend, en fait, rang à la première place. Cette deuxième priorité est motivée essentiellement par des considérations de développement économique régional.
- au prolongement de la route du sud d'Esch-sur-Alzette à Differdange-Rodange pour les raisons invoquées plus haut.

Une troisième priorité revient :

- soit au raccordement avec l'Allemagne Fédérale au nord de Wasserbillig
 - soit au raccordement avec la Belgique
 - soit au raccordement avec la France
- selon l'état d'avancement des travaux sur les réseaux des pays étrangers.

Le choix de cette priorité se justifie notamment par le fait qu'un pays qui est obligé d'importer la majeure partie des matières premières et des biens d'investissement et de consommation ainsi que d'exporter près de 80 % de sa production doit disposer de moyens de communications rapides et bon marché avec les centres d'approvisionnement et de consommation.

Quant au prolongement de la route du sud, le choix se fonde essentiellement sur la densité de population et la nécessité de relier les centres de l'industrie d'exportation aux réseaux étrangers.

Finalement, le Conseil Economique et Social fixe la quatrième priorité pour :

- l'achèvement de la ceinture de contournement de la Ville sur la base du tracé de la variante II des points D à E. Ce classement se justifie par le fait qu'il est prévu de construire une voie de pénétration au départ du point B de la ceinture de contournement vers la Place de l'Etoile qui, après aménagement, pourra facilement être reliée au Rond Point Robert Schuman et à l'autoroute du Kirchberg ce qui assurera, dans une première phase tout au moins, une liaison satisfaisante entre la route de Wasserbillig et les routes aboutissant dans la partie A à D de la ceinture de contournement de la Ville de Luxembourg.
- la réalisation du contournement d'Echternach.

En ce qui concerne les autres tronçons de tracés proposés dans les différentes variantes, le Conseil Economique et Social rappelle qu'il en a déconseillé l'exécution pour les motifs exposés au chapitre IV.

Le Secrétaire Général

Le Président

Jean Moulin

Gustave Stoltz

Annexes : I-X

Plus forts débits horaires et journaliers
sur les routes américaines (1961)

(unité = véhicule)

Genre et nom de la route	Débit des			
	routes à deux voies et à double sens de circula- tion		routes à quatre voies et à double sens de circula- tion	
	Débit moyen par heure pour l'ensemble des deux sens	Débit moyen par jour pour l'ensemble des deux sens	Débit moyen par heure pour le sens le plus chargé	Débit moyen par jour pour l'ensemble des deux sens
<u>Autoroutes urbaines</u>				
Sacramento Freeway, Sacramento, Ca- Calif.	-	-	1.900	64.000
Eastshore Freeway, Oukland, Calif.	-	-	1.850	66.000
Atlanta Expressway, Atlanta, Ga.	-	-	1.800	50.300
<u>Routes express urbaines avec carrefours à niveau</u>				
Lake Shore Drive, Chicago	-	-	2.236	75.000
N.J. 4, Paramus, N.J.	-	-	1.498	62.000
U.S. 6, West 6th Ave. Denver, Colo.	-	-	1.177	30.000
N.J. 208, Fairlawn, Bergen Co., N.J.	2.056	16.028	-	-
P.R. 21, San Juan, Puerto Rico	1.482	19.201	-	-
<u>Autoroutes rurales</u>				
Shirley Highway, Arlington, Va.	-	-	1.684	60.400
Circumferential Highway, Newton, Mass.	-	-	1.435	38.259
New Hampshire Turnpike, Hampton, N.H.	-	-	1.144	12.706
<u>Routes rurales</u>				
N.J. 3, Clifton, Passaic Co. N.J.	-	-	1.774	40.800
V.S. 46, Ledgewood, N.J.	-	-	1.220	25.932
V.S. 75, W. of Galveston, Tex.	-	-	1.193	20.170
Md. 5, Woods Corner, Prince Georges Co., Md.	1.871	18.825	-	-
Md. 3, Glen Burnie, Anne Arundel Co. Md.	1.680	15.935	-	-
U.S. 40, West of Denver, Colo.	1.760	5.950	-	-

Résultats d'exploitation des C.F.L. pour l'exercice 1966

Trafic voyageurs

Dépenses	Re c e t t e s			+ Indemnité de l'Etat trafic voyageurs	+ Normalisation des comptes Traitements et pensions
	Voyageurs	Voyageurs + bagages + autres recettes			
1	2	3		4	5
802.768.650	144.728.538	155.311.844		264.167.377	485.851.672
<u>Résultat</u>					
2 - 1	3 - 1			4 - 1	5 - 1
- 658.040.112	- 647.456.806			- 538.601.273	- 316.916.978

Trafic marchandises

Dépenses	Re c e t t e s			+ Indemnité de l'Etat trafic march.	+ Normalisation des comptes Traitements et pensions
	Marchandises + Prod. extraordinaires	+ Autres recettes			
1	2	3		4	5
1.251.805.598	1.027.253.656	1.043.725.177		1.197.606.983	1.520.735.405
<u>Résultat</u>					
2 - 1	3 - 1			4 - 1	5 - 1
- 224.551.942	- 208.080.421			- 54.198.615	+ 268.929.807

Tableau comparatif des tarifs-voyageurs
(CFL - SNCF - SNCB - NS)
au 7.11.1967

1. Billets

Administra- tions	5 km		10 km		15 km		20 km		25 km		30 km		35 km		40 km		45 km		50 km		
	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	lre cl.	2e cl.	
CFL	S	11.-	8.-	21.-	15.-	31.-	21.-	41.-	28.-	51.-	35.-	61.-	41.-	71.-	48.-	81.-	55.-	91.-	61.-	101.-	68.-
	AR	22.-	16.-	42.-	30.-	62.-	42.-	82.-	56.-	102.-	70.-	122.-	82.-	142.-	96.-	162.-	110.-	182.-	122.-	202.-	136.-
SNCF	S	15.-	10.-	23.-	15.-	31.-	21.-	45.-	30.-	53.-	37.-	63.-	43.-	70.-	47.-	79.-	53.-	85.-	57.-	96.-	64.-
	AR	30.-	20.-	46.-	30.-	62.-	42.-	90.-	60.-	106.-	74.-	126.-	86.-	140.-	94.-	158.-	106.-	170.-	114.-	192.-	128.-
SNCB	S	11.-	8.-	20.-	14.-	28.-	20.-	37.-	25.-	45.-	31.-	54.-	37.-	62.-	42.-	73.-	49.-	78.-	53.-	88.-	59.-
	AR	22.-	16.-	40.-	28.-	56.-	40.-	74.-	50.-	90.-	62.-	108.-	74.-	124.-	84.-	146.-	98.-	156.-	106.-	176.-	118.-
NS	S	9.-	7.-	16.-	12.-	21.-	16.-	28.-	20.-	34.-	24.-	41.-	28.-	47.-	33.-	54.-	37.-	59.-	41.-	66.-	45.-
	AR	12.-	9.-	21.-	16.-	31.-	21.-	41.-	28.-	51.-	35.-	61.-	41.-	70.-	48.-	80.-	55.-	90.-	61.-	100.-	68.-

2e Abonnements (2me classe)

a) Abonnements ordinaires mensuels

Administrations	5 km	10 km	15 km	20 km	25 km	30 km	35 km	40 km	45 km	50 km
CFL	170.-	276.-	349.-	423.-	496.-	528.-	562.-	595.-	628.-	661.-
SNCF	279.-	382.-	505.-	576.-	620.-	684.-	713.-	746.-	755.-	781.-
SNCFB	250.-	440.-	620.-	720.-	780.-	840.-	900.-	960.-	1.020.-	1.080.-
NS	185.-	252.-	364.-	490.-	602.-	728.-	847.-	966.-	1.090.-	1.204.-

b) Abonnements pour jeunes gens (abonnements scolaires)

CFL	73.-	123.-	155.-	188.-	220.-	235.-	249.-	264.-	279.-	293.-
SNCF	120.-	168.-	218.-	246.-	265.-	291.-	309.-	332.-	345.-	368.-
SNCFB	150.-	220.-	290.-	350.-	400.-	450.-	500.-	550.-	600.-	650.-
NS	143.-	199.-	273.-	384.-	476.-	567.-	661.-	754.-	846.-	938.-

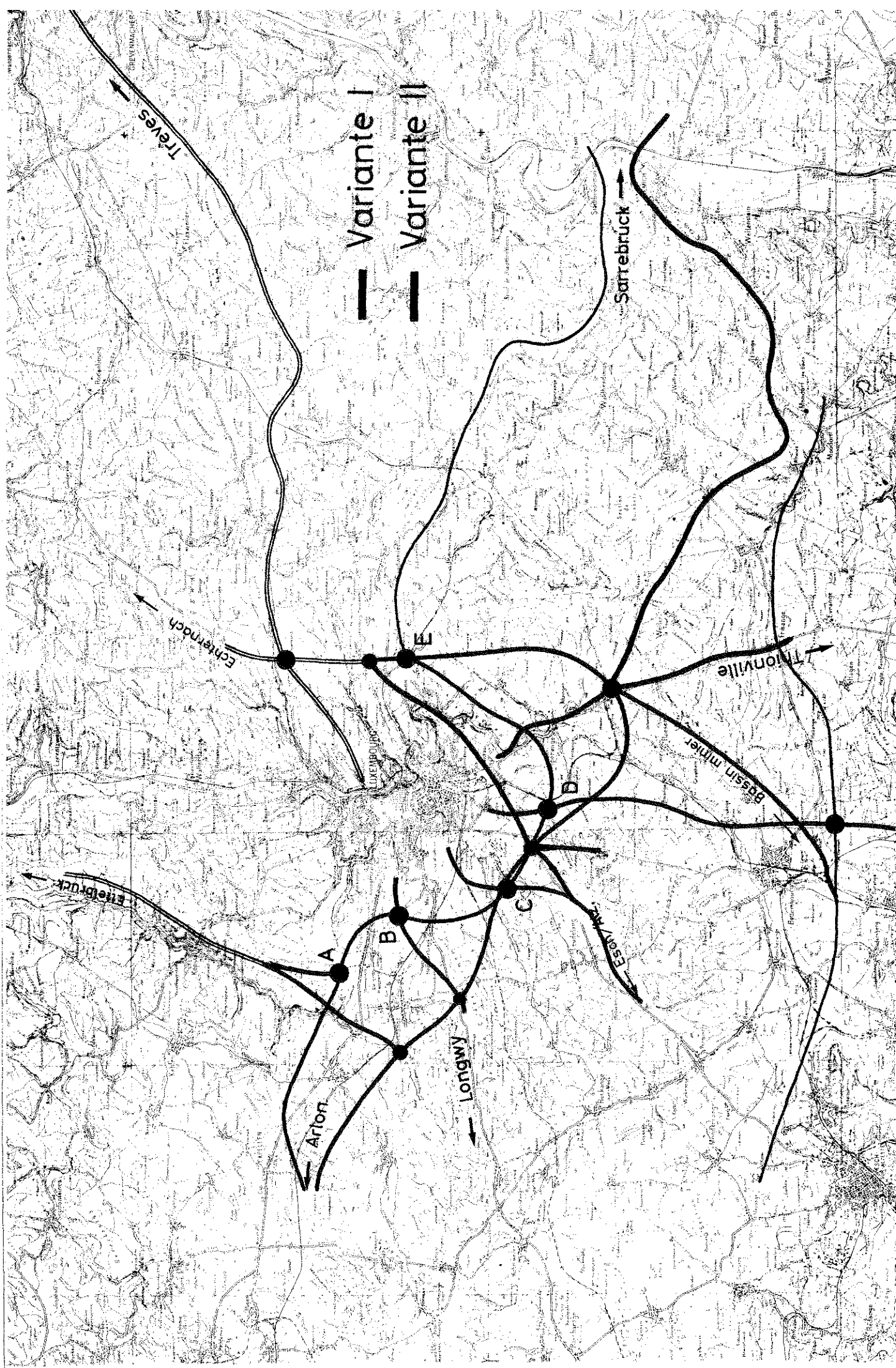
c) Abonnements hebdomadaires de travail

CFL	39.-	65.-	82.-	100.-	117.-	124.-	132.-	140.-	148.-	155.-
SNCF	32.-	43.-	60.-	80.-	99.-	120.-	137.-	157.-	167.-	178.-
SNCFB	40.-	77.-	113.-	123.-	133.-	143.-	152.-	160.-	164.-	172.-
NS	49.-	68.-	98.-	128.-	159.-	188.-	216.-	248.-	279.-	308.-

Annexe VI

Tableau comparatif des valeurs p et t des 6 réseaux de la C.E.E. en trafic international
2 au 1.9.1967

	Minerai de fer		charbons		coke		produits sidérurg. (produits finis)	
	1/2 taxe termin.	taxe de parcours	1/2 taxe termin.	taxe de parcours	1/2 taxe termin.	taxe de parcours	1/2 taxe termin.	taxe de parcours
Luxembourg	18,30	0,91	34,40	1,67	53,90	2,56	38,40	2,34
Allemagne	17,25	0,82	11,35	0,79	11,35	0,79	21,40	1,20
Belgique	19,20	0,43	10,30	0,63	10,50	0,74	16,00	1,15
France	16,23	0,49	20,89	0,60	22,54	0,64	33,63	0,96
Italie	8,00	0,55	8,00	0,64	8,00	0,70	8,00	0,86
Pays-Bas	26,65	0,57	26,35	0,57	29,40	0,77	26,35	1,10



COUT DES NOUVELLES ROUTES
=====

A. Routes prévues au programme du Fonds des Routes

<u>Tronçons</u>	<u>Variante I</u>	<u>Variante II</u>
a)- une ceinture de contournement de la ville de Luxembourg, allant du Tossenberg au Kirchberg.	1.539 Mio	1.287 Mio
b)- le tronçon de la route E9 entre la frontière belge et la ceinture de contournement.	560 Mio	587 Mio
c)- le tronçon de la route E9 entre la frontière française dans la région de Frisange et la ville de Luxembourg à Howald.	301 Mio	Voir m.)
d)- nouvelle route d'Esch et son raccordement au contournement de la ville de Luxembourg.	407 Mio	407 Mio
e)- les tronçons de la route E42 contournant Echternach et reliant Waldhof au Kirchberg.	235 Mio	235 Mio
e") le tronçon de la route E42 entre Alzingen et le raccord de la route Mondorf-Remich.	346 Mio	Voir K.)
f)- une route de Luxembourg à Wasserbillig avec jonction au contournement de la ville de Luxembourg.	943 Mio	943 Mio
g)- une route reliant Strassen à Mersch et jonction aux routes principales.	762 Mio	762 Mio

B. Routes ne figurant pas au programme du Fonds des Routes

h)- Rangwé reliant l'échangeur de la Cloche d'Or à l'échangeur du Findel (petite ceinture).	406 Mio	-----
i)- le tronçon de route E42 entre Mondorf et Remich.	143 Mio	Voir K.)
j)- route E42, reliant Hamm à Remich voir e") et i)		943 Mio
k)- nouvelle entrée de la ville de Luxembourg, partant de la Greivelsbarrière et aboutissant à la place de l'Etoile.	-----	228 Mio
l)- route E9 partant de Gasperich et allant à la frontière française dans la région de Dudelange.	voir c.)	768 Mio
<u>Totaux : (sans n.) et o.))</u>	<u>5.642 Mio</u>	<u>6.160 Mio</u>

C. Route collectrice du Sud

Variante I

Variante II

m) - route collectrice du Sud

870 Mio

?

D. Routes prévues au programme d'urbanisation du Kirchberg

n) - autoroute du Kirchberg reliant le
Rond-Point au Kirchberg.

?

?

Annexe IX

Soldes budgétaires et financement des soldes

Unité : Million F					
	1964	1965	1966	1967	1968
A. Soldes budgétaires					
- Recettes courantes	6.776,6	7.539,7	8.176,4	8.276,8	8.535,7
- Dépenses courantes	6.055,6	6.291,0	7.313,9	7.532,5	7.991,2
- Epargne brute	+ 721,0	+ 1.248,7	+ 862,5	+ 737,3	+ 544,5
- Transferts de capitaux (nets)	- 315,0	- 332,2	- 481,2	- 470,0	- 582,4
- Epargne disponible	+ 406,0	+ 915,5	+ 381,3	+ 267,3	- 37,9
- Investissements directs (nets) ...	- 1.041,1	- 893,0	- 1.068,1	- 1.012,2	- 1.118,4
- Solde budgétaire	- 635,1	+ 22,5	- 686,8	- 751,9	- 1.156,3
- Prêts et participations (nets) ...	- 193,6	- 251,1	- 192,6	- 214,3	- 114,7
- Solde net à financer	- 828,7	- 228,6	- 879,4	- 966,2	- 1.271,0
- Amortissements de la dette	- 162,5	- 265,8	- 171,5	- 173,9	- 195,5
- Solde brut à financer	- 991,2	- 494,4	- 1.050,9	- 1.140,1	- 1.466,5
B. Financement des soldes					
Recours brut au marché financier (recettes d'emprunts)	485,3	852,2	1.090,0	840,1	840,0
Variation nette des moyens de trésorerie	+ 505,9	+ 357,8	+ 39,1	- 300,0	- 626,5

1964 - 1965 = compte général; 1966 = compte provisoire; 1967 = budget rectificatif; 1968 = budget voté

15 février 1968

Annexe X

Il résulte du tableau ci-après que le volume de la dette publique totale est passé de 10.700,4 millions de francs au 31.12.1966 à 12.395,9 millions de francs au 31.12.1967.

Evolution de la dette publique et du service financier de la dette publique 1953-1967			
année	dette totale (au 31 décembre)	service financier	
		charge totale	amortissement extraordinaire
1953	6.880,6	790,7	471,9
1954	7.320,6	318,9	46,4
1955	7.389,4	615,2	328,4
1956	7.241,1	450,4	117,6
1957	7.235,6	523,4	208,4
1958	7.293,9	347,0	120,6
1959	8.004,4	455,9	89,3
1960	8.625,9	427,3	73,9
1961	8.148,3	666,3	179,1
1962	8.822,5	437,3	84,9
1963	8.823,5	419,2	66,3
1964	8.819,4	401,4	31,1
1965	9.840,1	505,8	3,0
1966	10.700,4	475,4	3,0
1967	12.395,9	527,3	6,0
1968	n.d.	660,7	n.d.

"L'emprunt prévu en 1968 pour le financement des dépenses extraordinaires accuse une diminution de 100 millions de francs vis-à-vis de celui prévu pour l'exercice 1967 alors que les crédits spéciaux destinées à alimenter les fonds d'investissement publics accusent une augmentation par rapport à l'année précédente. Les emprunts prévus en 1967 et en 1968 pour les fonds d'investissement ne suffiront à peine pour financer les multiples projets d'investissement qui ont été ou seront encore autorisés par des lois spéciales et qui devront être financés par le truchement des fonds d'investissement publics."