Méthodes et objectifs du nouveau Plan d'aménagement des autoroutes et des voies à grande circulation en République fédérale d'Allemagne

Autor(en): **Heller, Fritz**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888082

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

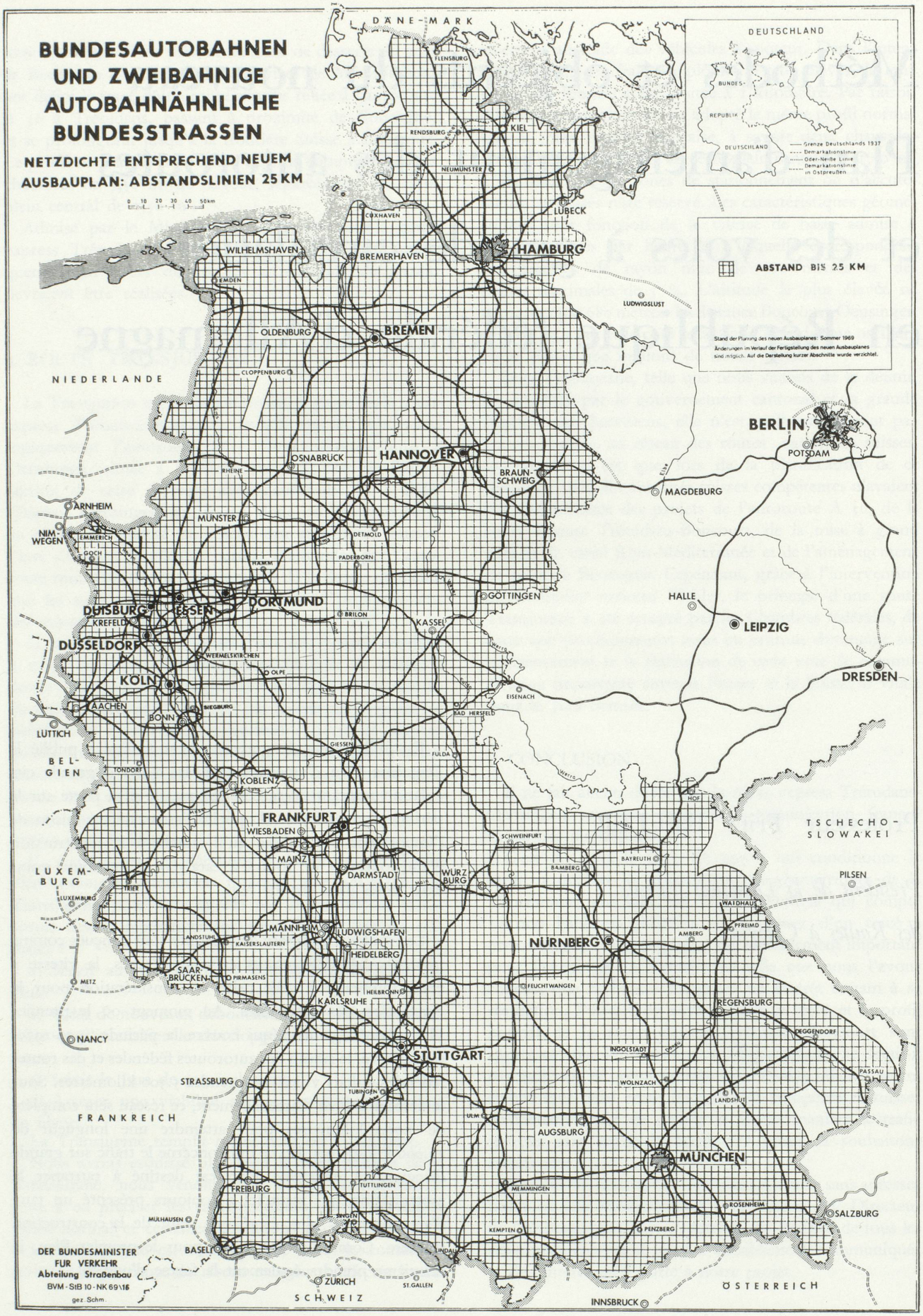
Méthodes et objectifs du nouveau Plan d'aménagement des autoroutes et des voies à grande circulation en République fédérale d'Allemagne

Professeur Fritz HELLER

Président de la Direction fédérale des Routes à Cologne

En juillet 1969, le gouvernement fédéral a publié le deuxième Plan d'aménagement des voies à grande circulation relevant de sa compétence; le plan porte sur la période 1971 à 1985. Il appelle l'attention en raison de l'importance particulière qu'il attache à la construction d'autoroutes et de routes à caractère d'autoroute ayant deux voies dans chaque sens.

Les routes à caractère d'autoroute sont conçues comme itinéraires de dégagement et voies d'accès, la vitesse y étant inférieure à celle prise en considération pour la conception des autoroutes. Au moment où le premier Plan d'aménagement (qui couvre la période 1959-1970) sera achevé, le réseau des autoroutes fédérales et des routes fédérales à deux voies comprendra 5.300 kilomètres. Sous le deuxième Plan d'aménagement, ce réseau sera complété de 7.700 kilomètres pour atteindre une longueur de 13.000 kilomètres. En ce qui concerne le trafic sur grande distance, ce deuxième Plan est destiné à rattraper la motorisation qui jusqu'ici a toujours présenté un taux d'accroissement plus élevé que celui de la construction routière. Comme ce fut le cas pour le premier Plan, le deuxième prendra également la forme d'une loi.


BUNDESAUTOBAHNEN UND ZWEIBAHNIGE AUTOBAHNÄHNLICHE BUNDESSTRASSEN
NETZDICHTE ENTSPRECHEND NEUEM AUSBAUPLAN: ABSTANDSLINIEN 25 KM
0 10 20 30 40 50km
DEUTSCHLAND
BUNDES-
REPUBLIK
DEUTSCHLAND
Grenze Deutschlands 1937
Demarkationslinie
Oder-Neiße Linie
Demarkationslinie in Ostpreußen
ABSTAND BIS 25 KM
Stand der Planung des neuen Ausbauplanes: Sommer 1969
Änderungen im Verlauf der Fertigstellung des neuen Ausbauplanes sind möglich. Auf die Darstellung kurzer Abschnitte wurde verzichtet.
DÄNE-MARK
FLENSBURG
RENDSBURG
KIEL
NEUMÜNSTER
LÜBECK
CUXHAVEN
WILHELMSHAVEN
BREMERHAVEN
HAMBURG
EMDEN
LUDWIGSLUST
OLDENBURG
BREMEN
CLOPPENBURG
NIEDERLANDE
BERLIN
POTSDAM
OSNABRÜCK
HANNOVER
RHEINE
BRAUN-SCHWEIG
MAGDEBURG
ARNHEIM
NIM-WEGEN
EMMERICH
GOCH
MÜNSTER
DETMOLD
PADERBORN
HAMM
DUISBURG
ESSEN
DORTMUND
GÖTTINGEN
HALLE
LEIPZIG
KREFELD
BRILON
KASSEL
DÜSSELDORF
WERMELSKIRCHEN
OLPE
KÖLN
DRESDEN
AACHEN
BIEGBURG
BONN
EISENACH
BAD HERSFELD
LÜTTICH
GIESSEN
FULDA
BEL-GIEN
TONDORF
KOBLENZ
HOF
FRANKFURT
WIESBADEN
SCHWEINFURT
TSCHECHO-SLOWAKEI
MAINZ
BAYREUTH
LUXEM-BURG
DARMSTADT
WÜRZ-BURG
BAMBERG
PILSEN
TRIER
LUXEMBURG
WALDHAUS
MANNHEIM
LUDWIGSHAFEN
PFREIMD
ANDSTUHL
KAISERSLAUTERN
HEIDELBERG
NÜRNBERG
AMBERG
SAAR-BRÜCKEN
PIRMASENS
METZ
HEILBRONN
FEUCHTWANGEN
KARLSRUHE
REGENSBURG
NANCY
DEGGENDORF
STUTTGART
INGOLSTADT
PASSAU
STRASSBURG
TÜBINGEN
WOLNZACH
LANDSHUT
FRANKREICH
ULM
AUGSBURG
MÜNCHEN
TUTTLINGEN
FREIBURG
MEMMINGEN
ROSENHEIM
SALZBURG
MÜLHAUSEN
KEMPTEN
PENZBERG
BASEL
LINDAU
DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
Abteilung Straßenbau
BVM - StB 10 - NK 69 \16
gez. Schm.
ZÜRICH
ST. GALLEN
SCHWEIZ
INNSBRUCK
ÖSTERREICH

Le deuxième Plan d'aménagement se divisera en trois plans quinquennaux. Les dépenses prévues pour le premier Plan quinquennal s'élèvent à 27 milliards de DM, tandis que 31 et 35 milliards respectivement sont prévus pour la deuxième et la troisième étape. Par conséquent, un montant global de 93 milliards de DM sera dépensé pour les routes appartenant à l'État fédéral. Ces fonds se répartiront de la manière suivante : 21 milliards pour l'entretien et les aménagements mineurs des routes fédérales à grande circulation; 8 milliards pour la réfection de vieux tronçons d'autoroutes; 46 milliards pour la construction de nouvelles autoroutes ainsi que 18 milliards pour l'aménagement et la construction de routes fédérales à caractère d'autoroute (2 voies dans chaque sens). Les fonds requis proviendront de la taxe sur le pétrole; en effet, 50 % du produit de cette taxe doivent être destinés à la construction de routes par le pouvoir fédéral. Il n'est pas envisagé de recourir à des crédits. Cependant, d'éventuelles fluctuations des revenus fiscaux seront neutralisées grâce au financement par crédit.

Le deuxième Plan d'aménagement a été élaboré par le Ministère du Transport en collaboration avec les Ministères de l'Économie, des Finances et de l'Intérieur ainsi qu'avec les autorités compétentes des Laender, chargés de la construction et de l'entretien des routes fédérales. L'établissement du plan fut précédé d'études détaillées. Il a fallu évaluer la superficie supplémentaire de routes nécessaire pour que la construction des routes puisse rattraper l'évolution de la circulation d'ici à 1985. Il s'agissait, en outre, d'apprécier le degré d'urgence avec lequel les besoins prioritaires devront être satisfaits. Dans ce contexte, il fallait concilier les objectifs de l'aménagement du territoire, les données économiques et les possibilités techniques. A cette fin, le territoire de la République fédérale fut divisé en 78 régions situées chacune autour d'une localité centrale.

Ensuite, des pronostics ont été faits sur l'évolution future de la population et de l'économie de ces régions, afin de pouvoir évaluer le volume de trafic à prévoir. Ces considérations se sont basées sur l'hypothèse que le nombre de voitures particulières passera de 12,5 millions en 1968 à environ 20 millions pendant les années 1980-1985. Cela signifie que d'ici-là il y aura une voiture par trois habitants. On estime qu'avec cette proportion le marché de l'automobile aura atteint une première saturation. En se basant sur les conditions actuelles de circulation en République fédérale, on a supposé qu'une voiture particulière parcourt en moyenne une distance de 15.000 kilomètres par an. Par ailleurs, on devait tenir compte du fait que les pointes de circulation continuent d'augmenter les week-ends et pendant les périodes de vacances.

Lors de l'élaboration du Plan, les objectifs suivants ont été fixés : par la construction d'itinéraires parallèles de dégagement et l'élargissement des routes existantes pour avoir 4, 6 ou 8 voies, les itinéraires actuellement surchargés le seront moins à l'avenir et deviendront plus sûrs. On a l'intention d'encourager particulièrement la construction d'autoroutes et de routes fédérales à caractère d'autoroute dans les agglomérations urbaines et aux abords des villes. Les régions économiquement faibles seront liées mieux qu'avant aux régions économiquement puissantes. Les liaisons entre les différents centres économiques ainsi que les liaisons avec les centres du Marché commun et des autres pays européens doivent être améliorées. Les bretelles principales de raccordement menant aux régions de récréation seront aménagées de façon particulièrement efficace. Ces intentions répondent à l'importance croissante de l'automobile comme instrument de loisirs et de vacances.

Il en résulte un besoin en construction de routes d'un montant de plus de 100 milliards de DM, volume dont on ne pourra satisfaire qu'un besoin prioritaire correspondant aux fonds d'investissement disponibles (72 milliards de DM). A cette réserve près, et comme le montre la carte ci-contre, on atteindra une densité des autoroutes et des routes fédérales à deux voies dans chaque sens qui, dans 15 ans, assurera des facilités de circulation qui présenteront les caractéristiques suivantes : sur une superficie correspondant à 96 % du territoire fédéral, 98 % de la population seront à une distance maxima de 25 kilomètres de l'autoroute la plus proche; 85 % de la population habiteront à une distance maxima de 10 kilomètres de l'autoroute, sur une superficie couvrant 70 % du territoire de la République fédérale. Toutes les villes de plus de 50.000 habitants s'y trouveront; 55 % de la population habiteront dans des agglomérations urbaines à une distance moyenne ne dépassant pas 6 kilomètres du plus proche accès d'autoroute.