

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 49 (1969)  
**Heft:** 3: Liaisons routières

**Artikel:** Le financement privé des autoroutes  
**Autor:** Galliène, Georges  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888086>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

# Le financement privé des autoroutes

## et l'aménagement du territoire

Georges GALLIENE

*Président de l'Union Routière de France*

Le financement de ces voies modernes que le développement rapide de la circulation routière a rendues et rendra de plus en plus indispensables est l'un des éléments majeurs de la politique routière des nations.

Il est facilité par le fait qu'il s'agit, comme d'ailleurs dans l'ensemble du secteur de la construction routière, d'investissements éminemment rentables, par exemple 14 % au moins dans le cas des autoroutes inscrites au V<sup>e</sup> Plan français et ce chiffre ne cesse d'augmenter.

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Ce mode de financement a évidemment varié selon les pays en fonction de l'importance que les pouvoirs publics attachaient au développement de la circulation, comme en fonction de leur richesse.

Dans certains cas les gouvernements n'ont pas hésité à leur affecter une fraction appréciable des ressources budgétaires ou, ce qui était encore mieux, du produit des « redevances d'infrastructure » que dans tous les pays l'État prélève sur l'usager de la route en supplément de la fiscalité normale.

Dans d'autres cas, il a été fait appel à l'emprunt, le plus souvent par l'intermédiaire de Sociétés Concessionnaires qui bénéficiaient de subventions de l'État et qui presque toujours étaient contrôlées par l'État ou par un organisme public. Citons, en Italie, l'Institut de la Reconstruction Industrielle (I.R.I.), en République Fédérale d'Allemagne, la Société des Travaux Publics (O.F.F.A.)

en France, les Sociétés d'Économie Mixte pour le compte desquelles les emprunts sont émis par la Caisse Nationale des Autoroutes. La part de l'emprunt dans le financement des autoroutes varie selon les pays, mais il s'y ajoute toujours sous une forme ou sous une autre une participation de l'État.

En France, le financement des autoroutes était jusqu'ici assuré d'une façon particulièrement complexe : emprunt, crédits du Fonds Spécial d'Investissement Routier (alimenté par un prélèvement sur le produit de la taxe intérieure des carburants routiers) et crédits budgétaires. La contribution de l'État est de 100 % pour le financement des autoroutes de dégagement des grandes villes, de 55 % pour celui des autoroutes urbaines, et varie de 28 à 45 % dans le cas des autoroutes de rase campagne.

## LE RÉSEAU DES AUTOROUTES FRANÇAISES

Retardée parce que la France disposait au début de ce siècle d'un magnifique réseau de routes classiques, la construction des autoroutes françaises n'a vraiment démarré qu'en 1961, où 536 millions de francs de crédits d'engagement lui furent accordés. C'est en 1962 que le recours systématique à l'emprunt fut décidé par le Gouvernement et allait permettre de porter de 100 à 175 kilomètres par an la cadence de lancement des autoroutes françaises. Les 2 405 millions de francs engagés au cours du IV<sup>e</sup> Plan permettaient de 1965 à 1968 la mise en service de 660 kilomètres.

L'effort devait s'amplifier au cours du V<sup>e</sup> Plan 1966-1970, qui prévoyait en 5 ans l'engagement de plus de 7 milliards de francs correspondant à 1 000 kilomètres d'autoroutes de liaison et 350 d'autoroutes urbaines.

Pour les seules autoroutes de liaison, environ 3 milliards de francs — soit 75 % des crédits routiers du Plan — auront été engagés de 1966 à 1969, dont la moitié ont été obtenus par les emprunts de la Caisse Nationale des Autoroutes.

Le service de ces emprunts est assuré par le péage versé par les usagers ou par des avances de Trésorerie consenties par le Fonds Routier.

Si les difficultés économiques et monétaires intervenues en France en 1968 puis en 1969 ont entraîné un ralentissement sensible dans les investissements des autres secteurs de la construction routière prévus au V<sup>e</sup> Plan, elles n'ont pas ralenti l'effort en faveur des autoroutes.

Pour poursuivre et élargir encore cet effort, sans réduire les nécessaires investissements sur le réseau routier clas-

sique, M. CHALANDON, Ministre de l'Équipement, a recherché de nouveaux modes de financement et a choisi de faire assumer par le secteur privé la tâche du financement des autoroutes à péage sur lesquelles une rentabilité peut être dégagée avec certitude lorsque le trafic atteint 12 000 véhicules jour.

Il s'agit là d'une initiative réaliste ou dynamique qui devrait à la fois permettre une réalisation beaucoup plus rapide des 10 à 12 000 kilomètres d'autoroutes dont la France a besoin et une concentration de l'effort budgétaire de l'État sur les autres travaux routiers, tels que l'adaptation des routes ordinaires à leur trafic en vive expansion et la création d'une infrastructure urbaine moderne.

## LE FINANCEMENT PRIVÉ

La formule approuvée par le Gouvernement français le 28 avril dernier prévoit, pour des itinéraires fixés à l'avance et suivant un cahier des charges précis, l'ouverture d'un concours d'appel d'offres, dans lesquelles les groupes financiers intéressés doivent indiquer les conditions dans lesquelles ils se proposent d'assurer la construction et le financement de l'autoroute et la part des ressources prévues : financement direct par le groupe (25 % au moins) avances de l'État (25 % au plus) et fonds d'emprunt bénéficiant de la garantie de l'État.

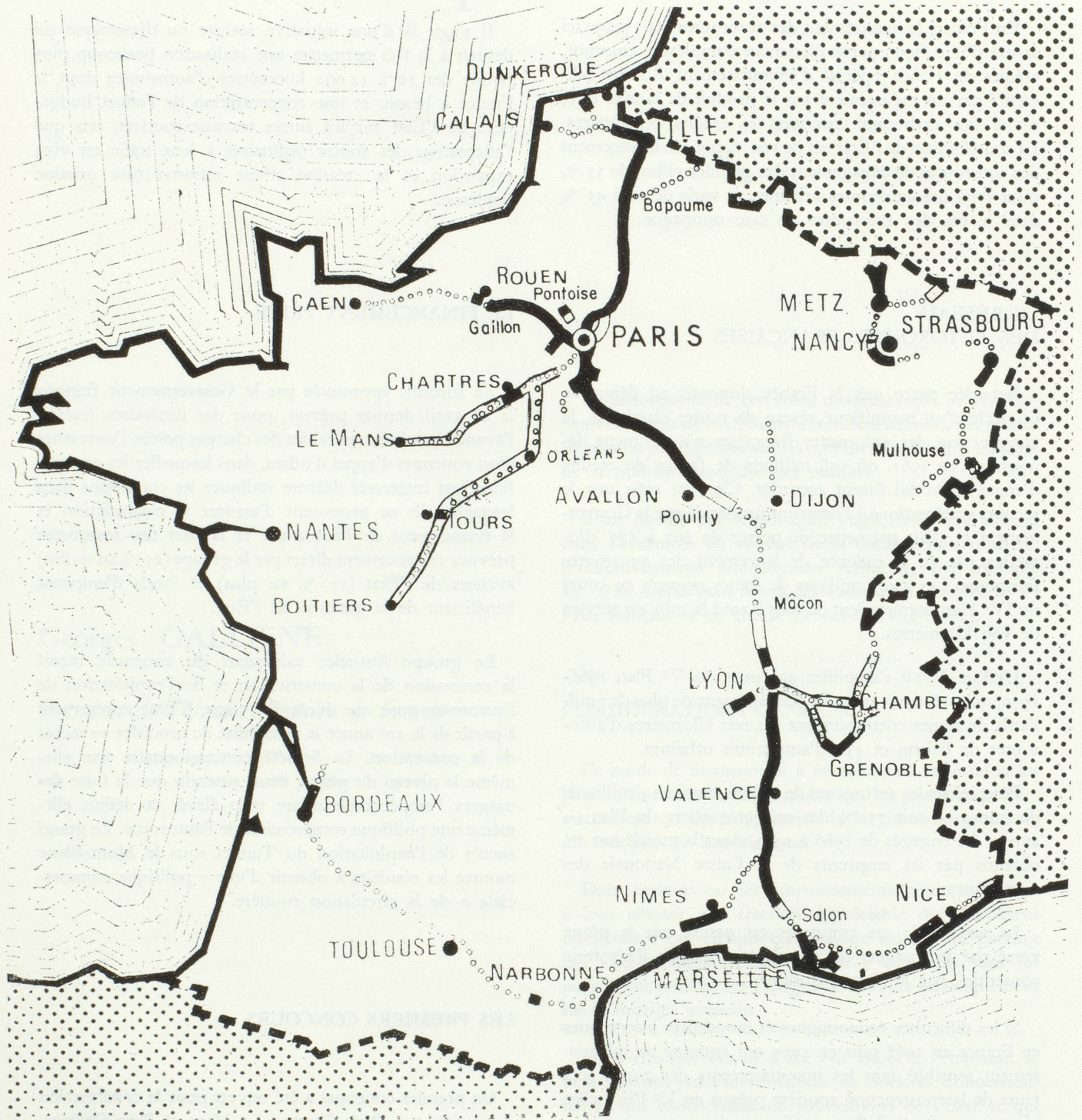
Le groupe financier vainqueur du concours reçoit la concession de la construction et de l'exploitation de l'autoroute pour une durée de 35 ans. L'État se réservant à partir de la 20<sup>e</sup> année la possibilité de procéder au rachat de la concession. La Société concessionnaire fixe elle-même le niveau du péage, étant entendu que la fuite des usagers l'empêcherait d'être trop élevé, et définit elle-même une politique commerciale de l'autoroute. Le grand succès de l'exploitation du Tunnel sous le Mont-Blanc montre les résultats à obtenir d'une « politique commerciale » de la circulation routière.

## LES PREMIERS CONCOURS

Un premier concours a été ouvert pour la construction des autoroutes Paris-Chartres-Le Mans et Paris-Orléans-Tours-Poitiers, soit une longueur de 450 kilomètres; il a été clos le 15 septembre et les résultats n'en sont pas encore connus.

# LA CONSTRUCTION DES AUTOROUTES FRANÇAISES

État d'avancement du réseau à la date du 31 Décembre 1968



- En service au 1<sup>er</sup> Juillet 1969
- ... En projet
- - - Construction par financement privé

Un deuxième concours, qui intéresse particulièrement la Suisse, porte sur les autoroutes :

- Grenoble-Annecy-Villy-le-Pelloux
- Lyon-Chambéry
- Bourgoin-Grenoble
- Montméliant-Pont-Royal

soit en tout 250 kilomètres.

Une option prévoit d'ailleurs le prolongement de la première autoroute jusqu'à la liaison moderne prévue entre Annemasse-Bonneville et le tunnel du Mont-Blanc.

Il existe d'autres itinéraires dont l'aménagement autoroutier grâce au financement privé devrait permettre d'améliorer considérablement les liaisons franco-suisse, pour le plus grand bien de nos deux pays et de la région lyonnaise.

En effet, la réalisation d'une autoroute qui serait, à Mâcon, reliée à l'autoroute Paris-Marseille et qui, par Bourg-en-Bresse-Pont d'Ain, Bellegarde et Bonneville gagnerait Chamonix présenterait pour la Suisse un très grand intérêt.

Surtout si l'on en profitait pour construire une bretelle de 30 kilomètres de Pont-d'Ain à Montluel (prochainement relié à Lyon par une autoroute de dégagement) qui permettrait à nos amis suisses de disposer alors de trois liaisons autoroutières Genève-Mâcon-Paris, Genève-Lyon-Vallée du Rhône et Genève-Chamonix et le Tunnel du Mont-Blanc.

Cet ensemble devrait évidemment être complété par la liaison autoroutière Voreppe-Valence, l'importance des liaisons touristiques internationales et celle de la région Rhône-Alpes justifient largement ces projets. Projets dont la valeur sera encore accrue lorsque le grand axe européen Nord-Sud, qu'est l'autoroute de la vallée du Rhône, aura reçu ses deux compléments, déjà en cours de réalisation et que sont la liaison Aix-en-Provence-frontière italienne et celle entre Narbonne et la frontière espagnole.

## CONCLUSIONS

Tel est le point actuel de la formule de financement privé judicieusement lancée par le Ministre français de l'Équipement et du Logement.

Elle ne signifie pas que le Gouvernement se désintéressera de la construction des autoroutes, car elle ne vise que certaines autoroutes de liaison, mais elle permettra à l'État d'achever beaucoup plus rapidement la réalisation des autres autoroutes indispensables que sont les autoroutes de dégagement des grands centres urbains qui sont naturellement gratuites.

C'est ainsi que le Premier Ministre, M. CHABAN-DELMAS, vient d'annoncer pour 1970 la mise en chantier de 300 kilomètres.

Ceci dit, le financement privé des autoroutes présente l'inconvénient très grave de continuer à aggraver au travers des péages les charges frappant l'utilisateur de la route française qui pourtant est déjà l'un des plus taxés dans le monde.

Certains pays considèrent à juste titre que le produit des taxes spéciales acquittées par l'utilisateur en supplément de la fiscalité de droit commun doit être affecté à la construction des routes et que ces taxes spéciales n'ont pas d'autre justification économique.

En Suisse, par exemple, une Commission Consultative d'Experts vient de proposer au Conseil fédéral de renoncer à financer la construction des autoroutes nationales par la perception de péages, alors que déjà 60 % du produit de la taxe douanière sur les carburants et qu'une surtaxe de 15 centimes par litre sont versés au budget routier de l'État fédéral et des cantons.

La situation est différente en France où 14 % seulement des taxes spéciales sur les carburants sont versés au Fonds Routier et où les dépenses routières ne représentent que 64 % du total de ces taxes.

Il est bien certain que le péage doit être considéré comme un moyen d'appoint exceptionnel, soit que l'État traverse une période difficile sur le plan budgétaire, soit qu'il veuille augmenter l'effort routier déjà réalisé grâce à l'utilisation des taxes perçues sur l'utilisateur.

En nous félicitant de l'impulsion que le financement privé va donner à l'achèvement du réseau des autoroutes françaises et en particulier à l'amélioration des liaisons franco-suisse, il faut donc souhaiter que l'État envisage, dès que les circonstances le permettront, d'alléger les charges beaucoup trop importantes qui pèsent sur les activités bienfaisantes de la circulation routière.