Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 53 (1973)

Heft: 1

Artikel: État du programme à long terme pour la construction des routes

nationales

Autor: Hürlimann, Aloïs

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887403

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.11.2025

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

État du programme à long terme pour la construction des routes nationales

Aloïs HÜRLIMANN

En 1969, certains signes annoncèrent que le coût des routes nationales serait notablement plus élevé que celui primitivement prévu, d'une part par suite du renchérissement, d'autre part, par suite des exigences croissantes auxquelles devaient satisfaire les ouvrages. En présence de cette situation, le Département fédéral de l'intérieur chargea sa commission consultative pour la construction des routes nationales de revoir dans leur ensemble le programme de construction à long terme et les modalités de financement de ces routes et de présenter des propositions en vue de leur adaptation aux nouvelles conditions. Après des études approfondies, la commission arriva à la conclusion qu'il n'était plus possible d'observer le programme de construction présenté en 1967, qui prévoyait un crédit annuel au budget de la Confédération de 700 millions de francs et une part annuelle totale des cantons de 120 millions de francs. La tâche de la commission consista de ce fait à élaborer un nouveau programme. Après avoir examiné 35 variantes, elle se fixa sur un programme de construction - combiné à un programme complémentaire - exigeant un investissement annuel moyen de plus de 800 millions et une prestation supplémentaire de 350 millions répartie sur les années 1971, 1972 et 1973. Ce programme se situait autant que possible dans la ligne du programme de construction à long terme de l'année 1967; il avait cependant été nécessaire de prolonger la durée de certains travaux.

Les propositions de la commission relatives au financement du programme ont été bien accueillies par les cantons, les associations intéressées et par le public. Cet accueil favorable permit au Conseil fédéral de proposer aux Chambres fédérales (Parlement), dans un message du 1er septembre 1971, une hausse de 15 à 20 centimes par litre de la taxe douanière supplémentaire à affectation spéciale sur les carburants, ainsi qu'une contribution supplémentaire à fonds perdu de la Confédération de 150 millions de francs par année au compte des routes nationales, ces mesures ayant pour but de permettre la réalisation du programme de construction proposé et de compenser le renchérissement. Le 17 mars 1972, l'Assemblée fédérale a approuvé les propositions de financement présentées par le Conseil fédéral qui avaient déjà été mises en effet, par mesure de précaution, le 15 décembre 1971.

En revanche, les cantons en particulier ont présenté de nombreuses demandes de modification et autres desiderata concernant le programme de construction à long terme révisé. Il était toutefois clair d'emblée que l'on ne pouvait pas sortir du cadre général du nouveau programme à long terme proposé et qu'ainsi des modifications bouleversant complètement ce programme n'étaient pas possibles. Aussi, lors de la mise au point du programme sur la base de la consultation, la commission consultative a-t-elle dû, tout compte fait, s'en tenir à ses premières propositions, c'està-dire qu'elle n'a pu consentir à des dérogations que dans les cas où celles-ci étaient inévitables à cause de conditions particulières relevant de la planification ou de la capacité de construction des cantons. Les limites du nouveau programme de construction à long terme sont fixées par le système de financement des routes nationales, la conjoncture économique générale et en partie aussi par les possibilités de mise au point de projets et par la capacité de l'industrie de la construction et des bureaux d'ingénieurs privés. Un dépassement des crédits annuels prévus par le budget n'est pas possible dans le système actuel de financement des travaux et il n'est pas non plus désirable du point de vue de la formation des prix et d'une saine concurrence. Aussi bien le Conseil fédéral a-t-il repris et approuvé sans changement, le 27 avril 1972, la solution, équilibrée et optimale dans les conditions données, que proposait la commission consultative, pour un programme de construction à long terme revisé des routes nationales. Une seule exception a été faite pour un tronçon de la N 13 qui doit être construit le plus rapidement possible à cause du remplacement du chemin de fer par un service d'autocars. Le nouveau programme de construction à long terme est représenté graphiquement dans la fig. 1, et l'état des travaux à la fin de 1972 ressort de la fig. 2. Une autre considération qui a amené le Conseil fédéral à reprendre en principe les propositions de la Commission consultative pour la construction des routes nationales est le fait que la situation financière sera serrée même avec le programme proposé et que l'on ne dispose d'aucune réserve. C'est ainsi que lors de l'approbation du programme en avril 1972, le Conseil fédéral a déjà relevé que si le renchérissement s'accentuait encore et que si la conjoncture écono-



LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM

PROGRAMME DE CONSTRUCTION A LONG TERME

LEGENDE / LÉGENDE

VORARBEITEN

PRELIMINAIRES

TRAVAUX

TRAVAUX PRINCIPAUX

HAUPTARBEITEN

FERTIGSTELLUNG

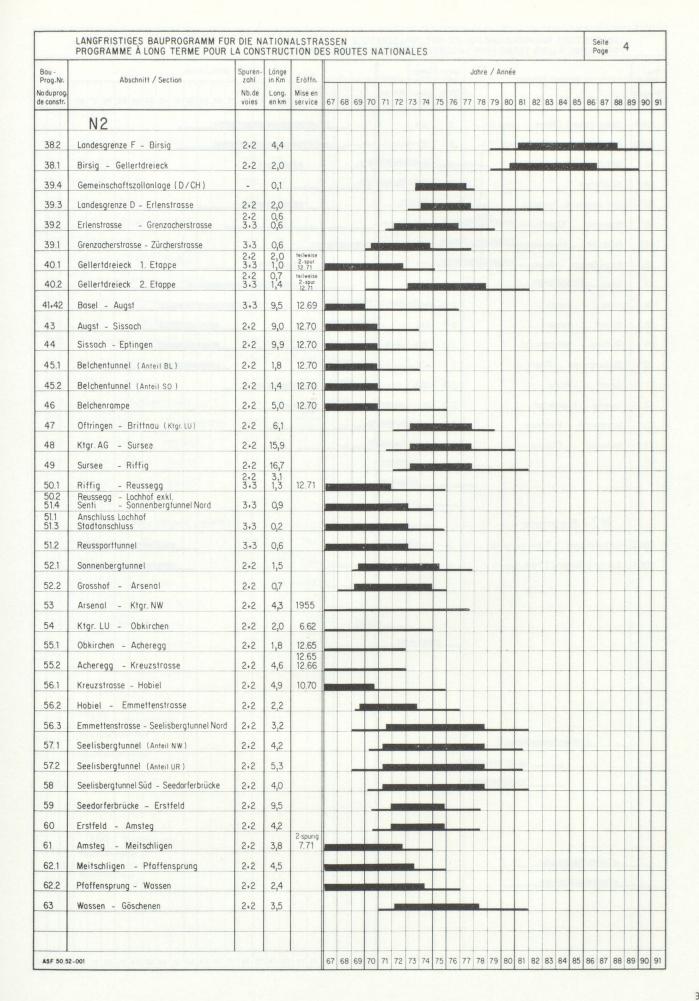
FINITIONS

FINANZIERUNGSDAUER PERIODE DE FINANCEMENT

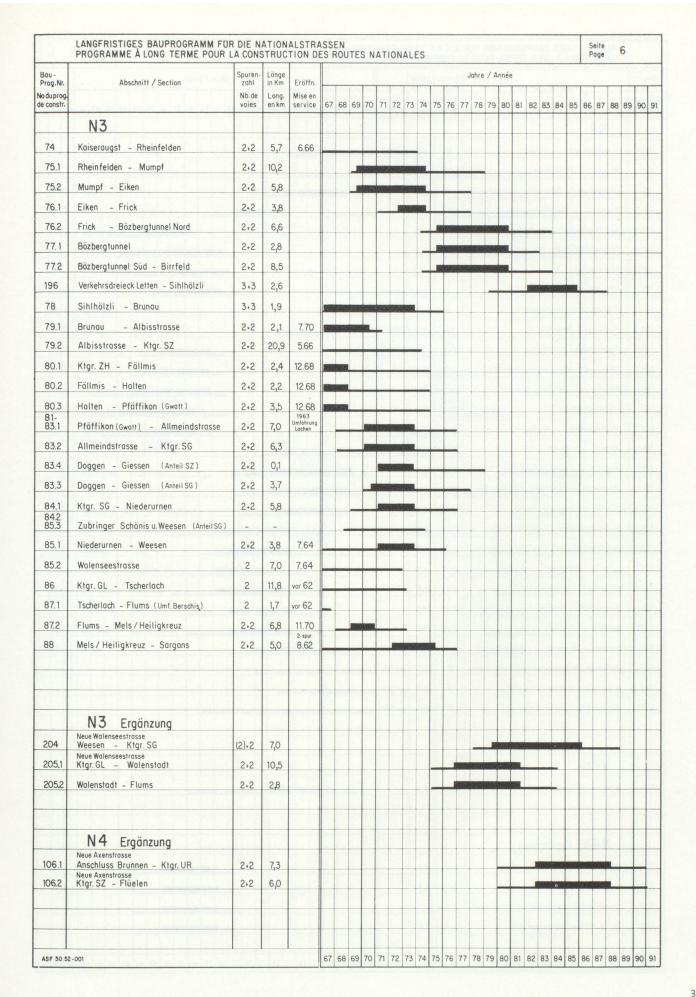
INBETRIEBNAHME MISE EN SERVICE

Bau - Prog.Nr.	Abschnitt / Section	Spuren- zahl	Länge in Km	Eröffn.											,	Jahre	e / /	Anné	е										
duprog.	Addullity Section	Nb. de voies	Long. en km	Mise en service	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	
	N1								8	8													100			118			T
4	Front. VD - Bellevue - Rte Suisse Bellevue - Rte Ferney	2+2	9,0	4.64																									T
5.2	Encl. Céligny	2+2	1,5	4.64																								0.6	1
5.1 5.3	Front.GE - Aubonne	2+2	28,3	4.64																									t
5.4	Aubonne – Larges Pièces	2+2	13,7	4.64																									1
5.5	Larges Pièces - Ecublens Ecublens - Maladière	2+2 3+3	1,5	4.64																									t
6	Ecublens - Villars - Ste - Croix	2+2	2,0	4.64																									t
7	Villars-Ste-Croix - Chavornay	2+2	18,5	1.01								-								Ī									t
8	Chavornay - Yverdon	2+2	8,1																	Ī	Г								t
9	Yverdon - Yvonand	2+2	11,4																										t
10	Cheyres - Rueyres - les - Prés																					T							t
11	Grandcour - Faouq	2+2	13,9						188						_														t
	· ·	2+2	14,0																										+
12	Greng - Gurbrū	2+2	11,0																				-						+
13	Gurbrü - Bern West (Brünnen) Bern West (Brünnen) - Forsthaus	2+2 2+2 3+3	13,5 5,0 4,5	-			1858		-								-		-		-								+
14.1	Forsthaus - Wankdorf		1 8		-			-				ST ST			-			+											+
14.2	Zubringer Neubrück- und Murtenstrasse	2+2	0,1											-	-						+	-							+
14.3	Expressstrasse Bern Nord	-	-		-																								+
15	Wankdorf - Schönbühl	2+2	7,5	5.62 12.63	-					_	-																		+
16	Schönbühl - Koppigen	2+2	16,5	9.65	-					-		-																	-
17	Recherswil - Deitingen	2+2	9,4	5.66	-					_	-				H					-				10	-				+
18	Bipperamt	2+2	9,1	5.66							-											-							-
19	Oensingen - Rothrist	2+2	15,2	5.67						-											-	-							+
20.1	Rothrist - Kölliken	2+2	10,2	5.67	-				_	_												-							+
20.2	Kölliken – Hunzenschwil	2+2	10,7	5.67	_																		-						-
20.3	Hunzenschwil - Lenzburg	2+2	6,6	5.67															2					-					-
21	Lenzburg - Dättwil	2+2 3+3	3,0	10.70						_																			-
22	Bareggtunnel	2+2	1,6	10.70		-				_														100					
23	Baden - Spreitenbach	3+3	8,0	10.71																	13								-
24 25	Ktgr. AG - Bernerstrasse Bernerstrasse - Hardturm	3+3	9,1	10.71								_																	
26.1	Hardturm – Verkehrsdreieck Letten	3+3	2,8															-				_							
26.2	Verkehrsdreieck Letten	3+3	0,7															-				-	-						1
26.3	Milchbucktunnel	3+3	1,9							_		-						-											
26.4	Tierspital – Aubrücke	3+3	1,7																										
27	Verkehrsdreieck Wallisellen	3+3	3,8									-			-	200		-											
28	Neugut - Töss	3+3 2+2	3,3 9,9																										
29	Töss – Attikon	2+2	12,7	12.68																									
30.1	Attikon - Hagenbuch (exkl. Anteil TG)	2+2	8,8	11.70			-																						
30.2	Attikon - Hagenbuch (Anteil TG)	2+2	0,4	11.70			2/4																						
31	Hagenbuch - Wängi	2+2	5,0	11.70																									
32	Wängi - Wil	2+2	7,4	9.69																									

Bau-	and the second of the second of the second	Spuren-	Länge	and the											J	ahre	/ A	nnée										
Prog.Nr. No du prog. de constr.	Abschnitt / Section	zohl Nb.de voies	in Km Long, en km	Eröffn. Mise en service	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88 8	89	90
33.4	Wil - Henau (Anteil TG)	2+2	0,4	9.69																								
33.1	Wil - Henau (exkl.Anteil TG)	2+2	6,3	9.69								ē		45			1											
33.2	Henau - Gossau	2+2	9,8	9.69						0													100					
33.3	Gossau - St. Gallen Breitfeld	2+2	6,1	9.69		250								- 8	The state of											363		
34	St.Gallen Breitfeld – Rosenbergtunnel West	2+2	5,9																L		_	20						
35.1	Stichtunnel (inkl. Anschluss Reitbahn)	2+2	-							A	1				-		S de		L									
35.2	Rosenbergtunnel	2+2	1,4						in								NEW STREET		_	85		pin			101			
35.3	Rosenbergtunnel Ost – St.Gallen Ost	2+2	2,0						_																200	200		
36.1	St.Gallen Ost - Meggenhus	2+2	5,0								SURFE											893		CO P		100		
36.2	Meggenhus - Buriet	2+2	9,9																	- 6	GE/A							
37	Buriet - St.Margrethen	2+2	8,0	12.64		_															100				813/1			
															10000						0.8				910	68		
	N1a							-						L.A.				0000				198				100		
161.1	Front. F - Rte St-Julien	2+2	9,0								_			- /	an eye		2.7/2											
161.2	Rte St-Julien - Rte Meyrin	2+2	7,6									-									_						1	
161.3	Connection avec l'autoroute française	2+2	-																	_	100					_		
162	Rte Meyrin – Rte Ferney (incl. Ech.G-Saconnex	2+2	3,7	1967	-					7					_			-			_						7	
	N 1b														İ													
164	Glatt - Flughof	2+2	3,3	66-68																		HOS						
	N 1c Ergänzung																											
201	Glattbrugg – Katzensee	(3+3)	7,2																						we.			
202	Katzensee - Weiningen (N1)	(3+3)	5,7		1						H								2005					1881	200	100		
203	Weiningen (N1) – Uetliberg West (N4)	(3+3)	9,3							: 0		18				_												
												25																
	Nacional Manager (101		51
			Marie 1									183														13		
																							0.9			285		
	Marcalla 1997		Dist.																			9 3				089		
																							100		200			
																						nei m			200			
					122					VE		8.0							in.							1987		
							100					2.5				200		7	199	100	dSi	1				1994		
												4														100		
										181		2.5		5.8												100		



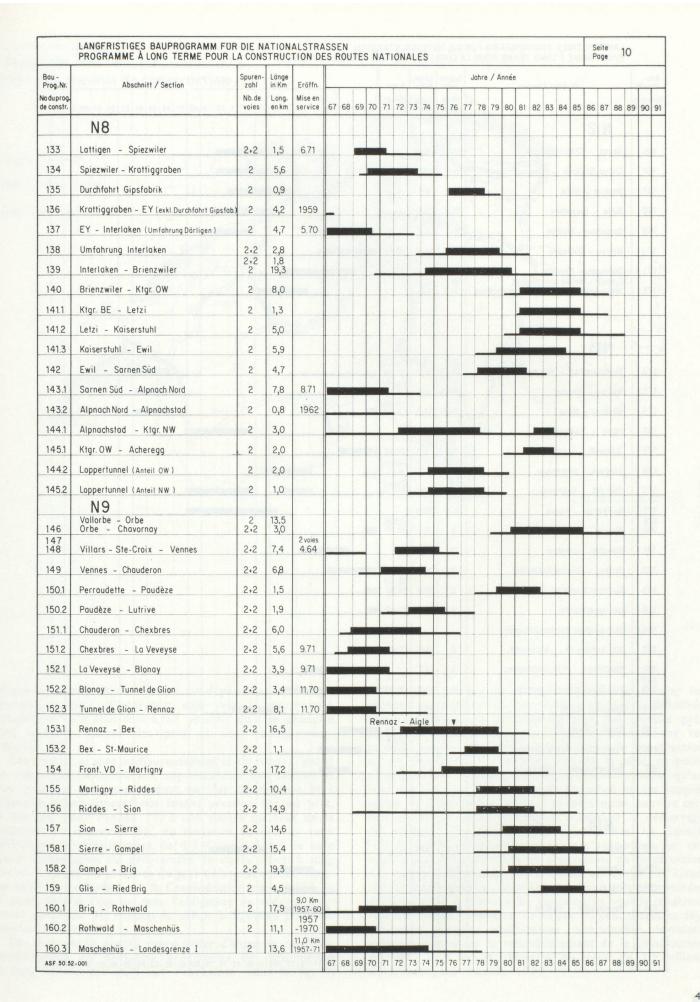
Bau -	PROGRAMME À LONG TERME POUR I	Spuren-	Länge	TION DI		100	1 [o N	HII	UNI	ML	.5				ohre	/ 4	nn/-							age	5		
Prog.Nr.	Abschnitt / Section	zahl Nb. de	in Km Long.	Eröffn. Mise en											J	anre	/ A	nnee		T							П	
le constr.	Kazi refasi exisel se su estre la la la como	voies	en km	service	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
200.1	Gotthardtunnel 1. Röhre (Anteil UR)	2	9,9				_			No.		-		100					-	-								
200.2	Gall.del S.Gottardo 1ª gall. (parte TI)	2	7,1				_		10000		0)21								_	-								
64.1	Umfahrung Göschenen	2	2,0				-													-								
64.2	Schöllenen	2	3,9	7.56													4											
64.3	Umf. Andermatt - Hospental Pass Passo	2	4,3				_			-			Size															
65	Hospental - Ktgr. TI	2	6,1	9.58																								
66.1	Front. UR - Foppa Grande	2	10,8	7.67 9.71			2000																					
66.2	Foppa Grande - Airolo	2	7,2							-			288															
67	Airolo - Foido	2+2	19,5																					375				
68.1	Faido - Biasca	2+2	16,5											CONTRACT	-	12.63	100											
68.2	Biasca - Gorduno	2+2	15,6																	SENT.								
69	Gorduno - Bellinzona sud	3+3	8,2	6.71										9			1450								10.23			B
70	Bellinzona sud - Rivera	2+2	7,6																									
71	Rivera - Lamone	2+2	10,3																						1000			
72	Lamone - Lugano sud	2+2	7,1	12.68							Mass																	
73.1	Lugano sud - Mendrisio	2+2	13,8	11.67															100									
73.2	Mendrisio - Chiasso	2+2	9,4	12.66																								
13.2	Welldisio = Ciliusso	212	3,4	12.00																								
	N2 Ergänzung																										7.	
200.3	Gotthardtunnel 2.Röhre (Anteil UR)	2	9,9																				250	-	10.77			
200.4	Gall.del S.Gottardo 2ª gall. (parte TI)	2	7,1																	-	638		2-14		7-10-1			
										63									- 10									
43	and the same of th																											
																						-						
																				-			877					
				333					988												89				889			
				2000										18						100	70	188			9529	26		
								900											138				49		181	202		
																				188	200		1318	1000				10
														48.														
							173															-						



Bau -		Spuren-	Länge										1-40	dys	J	ahre	/ A	nné	e			19,4	and the			***************************************		
Prog.Nr. lo duprog. le constr.	Abschnitt / Section	zohl Nb.de voies	in Km Long, en km	Eröffn. Mise en service	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
	N4														To the same of the									1				
89	Landesgrenze D - Bargen	2	4,0	12.63						13											100			700				
90	Bargen - Längenberg	2	6,8	5.68																								
91	Längenberg – Sennerei	2	3,2								-			3								188						
92.1	Sennerei - Viehmarkt	2+2	1,6																						138			
92.2	Anschl.Bahnhof - Fäsenstaubtunnel Nord	2+2	0,5											3	Ì													
92.3	Fäsenstaubtunnel (inkl. Anschluss Süd)	2+2	0,8					1																				
92.4	Rheinbrücke	2+2	0,2							177				188											en			
93	Ktgr.SH - Flurlingen	2	1,4														300							199				
94.1	Flurlingen - Oerlingen	2	9,7	12.62																								
94.2	Oerlingen – Andelfingen	2+2	2,2	1958	18			100						18														
95.1	Andelfingen - Henggart	2+2	3,4	1958				88								- 93										146		
95.2	Henggart - Verzweigung N4/N1	2.2	5,1															202		GEN.				18				
96	Brunau - Uetliberg Ost	2+2	1,0			1								18														
97	Uetlibergtunnel	2+2 (3+3)	3,9					100										3082	1.R	öhr	е	Y						
98.1	Uetliberg West - Knonou	2+2	13,4	-	18				957								2											
98.2	Knonau - Ktgr. ZG	2+2	2,8											100														
99.2	Ktgr.ZH - Kantonsstrasse 126	2+2	2,4											16									1					
99.1	Kantonsstrasse 126 (inkl.) – Rütihof	2+2	5,0																				-					
100.2	Rūtihof - Buonaserstrasse	2+2	1,9	1111111																								
100.1	Buonaserstrasse - Fenn (Anteil ZG)	2+2	1,9																					201				
100.3	Buonaserstrasse - Fenn (Anteil LU)	2+2	1,2	bassa																			84					
101.1	Fenn - "Ghürsch"	2+2	4,9	l de la constantina											1000					1								
101.2	"Ghürsch" - Süsswinkel	2+2	1,7																						2			
101.3	Süsswinkel - Goldau	2+2	5,1																									H
102.1	Goldau - Seewen	2+2	6,7																									
102.2	Seewen - Brunnen	2+2	3,4																									
103	Umfahrung Brunnen (inkl. Anschl. Brunnen Süd)	2	2,2	1965																								
104	Ausbau Axenstrasse (Anteil SZ)	2	4,5	vor 60																								
105	Ausbau Axenstrasse (Anteil UR)	2	8,7	vor 60																								
						1																						
	N/A-																				100							
	N4a																	-									-	
195	Blegi - Blickensdorf	2+2	5,3																									
	N4b Ergänzung																											
206	Benken - Ktgr. TG	2+2	4,5													-	e de la					5						
207	Ktgr.ZH - Rhein	2+2	4,5													-												
208	Anteil Deutschland an N4b (Enkl. Büsingen)	2+2	(2,4)												_													
209	Anteil Kt.Schaffhausen an N 4b	2+2	1,9																									

Bou -	The second secon	Spuren-		Control of												Jahr	re /	Ann	née											
Prog.Nr. lo duprog. le constr.	Abschnitt / Section	Nb.de voies	in Km Long. en km	Eröffn. Mise en service	67	68	69	70	71	72	73	3 74	75	76	7	7 7	8 7	9 8	30	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	
	N5																		1							18				
107	Luterbach - Zuchwil	2,2	2,7	7.71																										
108	Zuchwil - Nennigkofen	2+2	7,4							Bis	S	pito	lho	f		Y														
109.1	Ktgr. SO - Aare	2+2	3,7																							1000	LIST.		33	
109.2	Agre - Grenchen	2+2	3,3																											
109.3	Grenchen - Längfeld (Biel Ost)	2+2	8,6																											
110	Längfeld (Biel Ost) – Biel West	2+2	12,3																											
111	Vingelztunnel (SBB)	-	0,1	3.69																						lassi.				
112.0	Biel West - Schlössli	2	1,7																											
112.1	Schlössli - Tüscherz (inkl.)	2	2,7										I													100				
112.2	Tüscherz – Twonn Ost	2	2,6																											
112.3	Umfahrung Twann	2	0,9										1																	
112.4	Twann West - Ligerz Ost	2	1,0																											
112.5	Umfahrung Ligerz	2	0,8												I															
112.6	Ligerz West - La Neuveville Est	2	2,7											I																
112.7	Lo Neuveville Est - Front. NE	2	1,8											T				T												
113	Front. BE - Le Landeron Le Landeron - St-Blaise	3 2.2	3,0 8,0																1											ľ
114.1	St-Blaise - Neuchâtel Est	4 (2+2)	3,3	51/57														1	1										Ì	1
115	Traversée de Neuchâtel	2.2	2,5										1	1																
1142	Neuchâtel Ouest - Serrières		1,9	1964										Т				T	T		Ī									
116	Serrières - Areuse	2.2		1904														1	T											
		3	4,5	48/64									T			I	+	1	1											-
114.3	Areuse - Treytel	(2+2)											+		T							-								
117	Treytel - St-Aubin	2+2	4,2	54/57										-																-
114.4	St-Aubin - Front. VD	(2.2)	2,2										1		-							-				7				-
118	Front. NE - Concise	2.2	3,1			-					-		-			1				-		-								
re Many	Concise - Arnon	2+2	35 - AV. 15										-	-								-								-
120	Arnon - Yverdon	2+2	9,2										+	-		-							-						-	-
											-		-	-	-	+		-	+											-
											h		-	-			-	+	+											-
													+	-			+	+	+											-
													+	-	-		+	+	+											-
										-	-		-		-		-	+	+											-
-											-				-		-	+	+											-
										-	18		-	-	-		-	-	+					-				_		
			9 11 1										-	-				+	+							-				-
													-	-	+		-	+	-											
												-	-	-	-			+	+											
					-										-			+	-											
													1	-	-			-	1											
-										100			-	-				-	1	-										
					1										-			-	1											
																											88			

Bau-	Annual Company of the	Spuren-													J	ahre	/ A	nnée	9									
Prog.Nr. lo duprog. le constr.	Abschnitt / Section	zahl Nb.de voies	in Km Long, en km	Eröffn. Mise en service	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
	N6																								100			
121,1	Wankdorfplatz (Anteil N6/1.Kl.)	2+2	0,7																									
121.2	Wankdorf - Freudenbergerplatz	2.2	2,6									195																
122	Freudenbergerplatz - Muri Süd	2+2	3,6	5.66																				0				100
123	Muri Süd – Kiesen	2.2	14,4							No.																		
124	Kiesen - Lattigen (Umfahrung Thun)	2+2	15,6	6.71																						100		
125.1	Lattigen - Wimmis	2+2	2,6											18														
125.2	Wimmis - Zweisimmen	2	28,3				1988	98																	100			
126	Zweisimmen - Lenk Nord	2	11,1													*		50										19
127	Lenk Nord - Rowil Nord 1)	2	14,1										_												100	18		3
128.1	Rowiltunnel (Anteil BE)	2	1,2													and the same		-										
1282	Tunnel du Rawyl (partie VS)	2	2,6									193													100			
129.1	Rawyl sud - Tseuzier 1)	2	1,8																									
129.2	Tseuzier – Crons 1)	2	7,4																						100			
129.3	Crons - Sion 1)	2	22,0																						188			
129.4	Crans - Sierre 1)	2	11,0																									100
101																							-		100			
																									199	100		
	N7											98									82				801			
130.1	Attikon - BW Nr. 16	2.2	1,2							-	_								-	-	-		-	-			-	
130.2	BW Nr. 16 - Kefikon	2.2	2,0												-		_	-	-	-			18	-	1922	-		
131	Kefikon - Frauenfeld Ost	2.2	7,5		-		_		_									_			1	-	-	15				100
132.1	Frauenfeld Ost - Grüneck	2+2	6,9																	L		-	-			18		8
132.2	Grüneck - Engwilen	2+2	6,6																	_	_	-	-		pig	100		1
199.1	Engwilen - Tägermoos	2+2	8,7										_					-					-	-	100	100		0
199.2	Tägermoos – Londesgrenze D	2+2	0,5							-	_											-	-					
	Professional Professional Confession (Confession Confession Confes																											
																							-	-				
																					-	-	-	-				
	Studien für Tieflage des Rawiltunnels im Gange																		i ed									
	Etudes en cours pour l'abaissement du tunnel du Rawyl																											
					-								10									-	-	-				
											1																	



Bou -	PROGRAMME A LONG TERME POUR L	Spuren-	Länge					7				Top.	A sopposite	1	ahre	/ ^	nnée	-			7			-			
Prog.Nr. lo duprog.	Abschnitt / Section	zahl Nb. de	in Km Long.	Eröffn. Mise en			T	T	T		T	T												П	T	T	T
e constr.	1110	voies	en km	service	67	68 6	69 7	0 7	1 7	2 73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88 8	9	90
	N12						+	-	+	-	-	-	-	-				_							-	-	-
165	Vevey - Châtel-St-Denis	2+2	6,4				-	+			-									i i							64
166	Châtel-St-Denis - Vaulruz	2+2	13,3				-	-		-	-							-	d to	189			15/20		8		
167	Voulruz - Bulle	2+2	6,3				-			_					_		_			136			1055				
168	Bulle - Corpatoux	2+2	13,3				-	1		-									die			000	1000				201
169	Corpataux - Matran	2+2	6,2	7.71					+					Name of Street							- 99				3		13
170	Matran - Düdingen	2+2	10,7	7.71					_	+			18									0.0	083				
171	Düdingen - Flamatt Flamatt - Weissensteinstrasse Weissensteinstr Bern Weyermannshaus	2+2 2+2 3+3	12,4 7,8 0,8					+	-														3				58
65.3	N13		7.																					324			
173.1	St.Margrethen - Widnau	2+2 2+(2)	3,1 4,4	2 spurig 12.64			-	-	-	-	10		2	las								200			03		59
173.2	Widnou - Oberriet	2.(2)	11,0	2 spurig 12.64						-	10	-	3	l loss											92		2
174	Oberriet - Hoog	2+(2)	12,3	2 spurig 11.67			4	-		_		-			100			100							ER.		88
197	Hoog - Trübbach	2+2	15,7				_	1	_	1		_											686		100		
175	Trübbach - Sargans	2.2	5,6	12.69				1	1	_			18		1												20.0
176	Sargans - Bad Ragaz	2+2	4,6	2 spurig 8.62				-				-							180	89		183					80
177	Ktgr. SG - Reichenau	2+2	30,0	2 spurig 1960 - 66				1			L	-		100			7438					181	23.0		100		
178	Reichenou - Thusis	2.2	15,0	1050						_	٠	-						L									
179 180	Thusis - Reischen	2	7,5	1958 12.67		Ц	1	1	_		_														10		
181	Reischen - Andeer	2	5,6							_		_									38						
182	Andeer - Suferser Schmelze	2	5,5	11.70				-																			8
183	Suferser Schmelze - Hinterrhein	2	18,6	59-63 12.67			1		_										978				-		90		
184.1	Bernhardintunnel	2	6,6	12.67			1	1		_							200								97		
184.2	Wohngebäude Bernhardintunnel	- 3	-	12.67			_				100																
185	San Bernardino - Malabarba	2	5,0	12.67			1	-	1	_					200												3
186	Malabarba - Pian San Giacomo	2	4,7				-			_										gei	20				24		
187 188	Pian San Giacomo - Soazza	2	9,2	8.69			-	-												-							
189	Soazza - Grono	2	14.9							1		-				_				1		90	100		d		
190	Grono - Front. TI	2	6,5	12.69			-	1	1		_														99		2
191	Front. GR - Bellinzona nord	2	2,7	12.69 6.71																					38		
192	Bellinzona nord – Gorduno	2+2	1,0	6,71																							-0
	N14																										
193	Sedel - Gisikon	2+2	9,9				-	-			-	-				_					181	STON					8
194.3	Gisikon - Ktgr. AG	2+2	1,9					-					_								2	100					7
194.2	Ktgr. LU - Reussbrücke	2+2	1,0				-	-		-		-										100	B				100
194.1	Reussbrücke - Rütihof	2+2	2,0			100	-	-			-																
ASF 50.5						68																					

mique se détériorait de nouveau, un dépassement des engagements risquait d'intervenir déjà avec le programme proposé et qu'il était tout à fait possible qu'il se produise une nouvelle hausse des prix et une nouvelle surchauffe.

Ces craintes se sont malheureusement confirmées. D'abord le renchérissement, dû aux augmentations des salaires et des prix des matériaux prévus par les conventions et à l'absence d'une concurrence faisant pression sur les prix, a entraîné pour l'année 1972 une hausse du coût de la construction d'environ 8% en moyenne au lieu du taux moyen de renchérissement de 4,5% qui a servi de base pour l'élaboration du programme de construction à long terme. Ensuite, en présence du jour défavorable sous lequel se présente le budget de la Confédération pour 1973, le Conseil fédéral s'est vu dans l'obligation de réduire pour cette année de 30 millions le crédit budgétaire pour les routes nationales.

Dès lors, on ne pourra guère éviter d'apporter certaines modifications au deuxième programme de construction à long terme tel qu'il est représenté dans la fig. 1.

Selon toute probabilité, il s'agira d'abord de reculer les sections et tronçons qui ont donné lieu à des difficultés d'ordre politique ou administratif lors des travaux préparatoires. Ensuite quelques sections subiront des retards à la suite de difficultés techniques de construction ou de complications survenues lors de la mise au point du projet. Enfin des difficultés d'ordre financier, telles qu'un renchérissement particulièrement prononcé et des suppléments de dépenses par rapport au devis initial, pour un certain nombre de sections, obligent à ralentir le démarrage des travaux et à ajourner des adjudications. Le Conseil fédéral pourra vraisemblablement se prononcer sur ces modifications dans le cadre du programme de construction des routes nationales de 1973, à fixer en février 1973, ceci sur la base de données détaillées qui devront être examinées également par la Commission consultative pour la construction des routes nationales. Toutefois, on peut d'ores et déjà constater que les modifications mentionnées devraient suffire à compenser le renchérissement de la construction en 1972 ainsi que la réduction de crédit de 30 millions de francs pour l'année 1973.