

**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:** 19.04.2026

**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 1<sup>er</sup> 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'est-à-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 révisé 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'accroissait encore et que si la conjoncture écono-



## LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM

## PROGRAMME DE CONSTRUCTION A LONG TERME

### LEGENDE / LÉGENDE

VORARBEITEN

HAUPTARBEITEN

FERTIGSTELLUNG

TRAVAUX  
PRELIMINAIRES

TRAVAUX  
PRINCIPAUX

FINITIONS

FINANZIERUNGSDAUER  
PERIODE DE FINANCEMENT



△ INBETRIEBNAHME  
MISE EN SERVICE



LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM FÜR DIE NATIONALSTRASSEN  
PROGRAMME À LONG TERME POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES

Bau - Prog.Nr. Noduprog. de constr.	Abschnitt / Section	Spuren- zahl Nb.de voies	Länge in Km Long. en km	Eröffn. Mise en service	Jahre / Année																								
					67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
33.4	Wil - Henau (Anteil TG)	2+2	0,4	9.69	[Gantt chart bars for 33.4]																								
33.1	Wil - Henau (exkl. Anteil TG)	2+2	6,3	9.69	[Gantt chart bars for 33.1]																								
33.2	Henau - Gossau	2+2	9,8	9.69	[Gantt chart bars for 33.2]																								
33.3	Gossau - St.Gallen Breitfeld	2+2	6,1	9.69	[Gantt chart bars for 33.3]																								
34	St.Gallen Breitfeld - Rosenbergtunnel West	2+2	5,9		[Gantt chart bars for 34]																								
35.1	Stichtunnel (inkl. Anschluss Reitbahn)	2+2	-		[Gantt chart bars for 35.1]																								
35.2	Rosenbergtunnel	2+2	1,4		[Gantt chart bars for 35.2]																								
35.3	Rosenbergtunnel Ost - St.Gallen Ost	2+2	2,0		[Gantt chart bars for 35.3]																								
36.1	St.Gallen Ost - Meggenhus	2+2	5,0		[Gantt chart bars for 36.1]																								
36.2	Meggenhus - Buriel	2+2	9,9		[Gantt chart bars for 36.2]																								
37	Buriel - St.Margrethen	2+2	8,0	12.64	[Gantt chart bars for 37]																								
<b>N1a</b>																													
161.1	Front. F - Rte St-Julien	2+2	9,0		[Gantt chart bars for 161.1]																								
161.2	Rte St-Julien - Rte Meyrin	2+2	7,6		[Gantt chart bars for 161.2]																								
161.3	Connection avec l'autoroute française	2+2	-		[Gantt chart bars for 161.3]																								
162	Rte Meyrin - Rte Ferney (incl. Ech.G-Saconnex)	2+2	3,7	part. 1967	[Gantt chart bars for 162]																								
<b>N1b</b>																													
164	Glatt - Flughafen	2+2	3,3	66-68	[Gantt chart bars for 164]																								
<b>N1c Ergänzung</b>																													
201	Glattbrugg - Katzenssee	2+2 (3+3)	7,2		[Gantt chart bars for 201]																								
202	Katzenssee - Weiningen (N1)	2+2 (3+3)	5,7		[Gantt chart bars for 202]																								
203	Weiningen (N1) - Uetliberg West (N4)	2+2 (3+3)	9,3		[Gantt chart bars for 203]																								
ASF 50 52-001																													
					67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91

LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM FÜR DIE NATIONALSTRASSEN  
PROGRAMME À LONG TERME POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES

Seite 4  
Page 4

Bau- Prog.Nr. No duprog. de constr.	Abschnitt / Section	Spuren- zahl Nb. de voies	Länge in Km Long. en km	Eröffn. Mise en service	Jahre / Année																						
					67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89
	<b>N2</b>																										
38.2	Landesgrenze F - Birsig	2+2	4,4																								
38.1	Birsig - Gellertdreieck	2+2	2,0																								
39.4	Gemeinschaftszollanlage (D/CH)	-	0,1																								
39.3	Landesgrenze D - Erlenstrasse	2+2	2,0																								
39.2	Erlenstrasse - Grenzacherstrasse	2+2 3+3	0,6 0,6																								
39.1	Grenzacherstrasse - Zürcherstrasse	3+3	0,6																								
40.1	Gellertdreieck 1. Etappe	2+2 3+3	2,0 1,0																								
40.2	Gellertdreieck 2. Etappe	2+2 3+3	0,7 1,4																								
41.42	Basel - Augst	3+3	9,5	12.69																							
43	Augst - Sissach	2+2	9,0	12.70																							
44	Sissach - Eptingen	2+2	9,9	12.70																							
45.1	Belchentunnel (Anteil BL)	2+2	1,8	12.70																							
45.2	Belchentunnel (Anteil SO)	2+2	1,4	12.70																							
46	Belchenrampe	2+2	5,0	12.70																							
47	Oftringen - Brittnau (Ktgr. LU)	2+2	6,1																								
48	Ktgr. AG - Sursee	2+2	15,9																								
49	Sursee - Riffig	2+2	16,7																								
50.1	Riffig - Reussegg	2+2 3+3	3,1 1,3	12.71																							
50.2	Reussegg - Lochhof exkl.																										
51.4	Senti - Sonnenbergtunnel Nord	3+3	0,9																								
51.1	Anschluss Lochhof																										
51.3	Stadtanschluss	3+3	0,2																								
51.2	Reussporttunnel	3+3	0,6																								
52.1	Sonnenbergtunnel	2+2	1,5																								
52.2	Grosshof - Arsenal	2+2	0,7																								
53	Arsenal - Ktgr. NW	2+2	4,3	1955																							
54	Ktgr. LU - Obkirchen	2+2	2,0	6.62																							
55.1	Obkirchen - Acheregg	2+2	1,8	12.65																							
55.2	Acheregg - Kreuzstrasse	2+2	4,6	12.66																							
56.1	Kreuzstrasse - Hobiel	2+2	4,9	10.70																							
56.2	Hobiel - Emmettenstrasse	2+2	2,2																								
56.3	Emmettenstrasse - Seelisbergtunnel Nord	2+2	3,2																								
57.1	Seelisbergtunnel (Anteil NW)	2+2	4,2																								
57.2	Seelisbergtunnel (Anteil UR)	2+2	5,3																								
58	Seelisbergtunnel Süd - Seedorferbrücke	2+2	4,0																								
59	Seedorferbrücke - Erstfeld	2+2	9,5																								
60	Erstfeld - Amsteg	2+2	4,2																								
61	Amsteg - Meitschligen	2+2	3,8	2-spurig 7.71																							
62.1	Meitschligen - Pfaffensprung	2+2	4,5																								
62.2	Pfaffensprung - Wassen	2+2	2,4																								
63	Wassen - Göschenen	2+2	3,5																								

ASF 50 52-001



Bau- Prog.Nr. No.duprog. de constr.	Abschnitt / Section	Spuren- zahl Nb.de voies	Länge in Km Long. en km	Eröffn. Mise en service	Jahre / Année																								
					67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
<b>N3</b>																													
74	Kaiseraugst - Rheinfelden	2+2	5,7	6.66																									
75.1	Rheinfelden - Mumpf	2+2	10,2																										
75.2	Mumpf - Eiken	2+2	5,8																										
76.1	Eiken - Frick	2+2	3,8																										
76.2	Frick - Bözbergtunnel Nord	2+2	6,6																										
77.1	Bözbergtunnel	2+2	2,8																										
77.2	Bözbergtunnel Süd - Birrfeld	2+2	8,5																										
196	Verkehrsdreieck Letten - Sihlhölzli	3+3	2,6																										
78	Sihlhölzli - Brunau	3+3	1,9																										
79.1	Brunau - Albisstrasse	2+2	2,1	7.70																									
79.2	Albisstrasse - Ktgr. SZ	2+2	20,9	5.66																									
80.1	Ktgr. ZH - Fällmis	2+2	2,4	12.68																									
80.2	Fällmis - Halten	2+2	2,2	12.68																									
80.3	Halten - Pfäffikon (Gwatt)	2+2	3,5	12.68																									
81- 83.1	Pfäffikon (Gwatt) - Allmeindstrasse	2+2	7,0	1963 Umfahrung Lachen																									
83.2	Allmeindstrasse - Ktgr. SG	2+2	6,3																										
83.4	Doggen - Giessen (Anteil SZ)	2+2	0,1																										
83.3	Doggen - Giessen (Anteil SG)	2+2	3,7																										
84.1	Ktgr. SG - Niederurnen	2+2	5,8																										
84.2 85.3	Zubringer Schönis u. Weesen (Anteil SG)	-	-																										
85.1	Niederurnen - Weesen	2+2	3,8	7.64																									
85.2	Walenseestrasse	2	7,0	7.64																									
86	Ktgr. GL - Tscherlach	2	11,8	vor 62																									
87.1	Tscherlach - Flums (Umf. Berschis)	2	1,7	vor 62																									
87.2	Flums - Mels / Heiligkreuz	2+2	6,8	11.70																									
88	Mels / Heiligkreuz - Sargans	2+2	5,0	2-spur. 8.62																									
<b>N3 Ergänzung</b>																													
204	Neue Walenseestrasse Weesen - Ktgr. SG	(2)+2	7,0																										
205.1	Neue Walenseestrasse Ktgr. GL - Walenstadt	2+2	10,5																										
205.2	Walenstadt - Flums	2+2	2,8																										
<b>N4 Ergänzung</b>																													
106.1	Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen - Ktgr. UR	2+2	7,3																										
106.2	Neue Axenstrasse Ktgr. SZ - Flüelen	2+2	6,0																										
ASF 50.52-001					67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91

LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM FÜR DIE NATIONALSTRASSEN  
PROGRAMME À LONG TERME POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES

Bau- Prog.Nr. No duprog. de constr.	Abschnitt / Section	Spuren- zahl Nb.de voies	Länge in Km Long. en km	Eröffn. Mise en service	Jahre / Année																							
					67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
<b>N4</b>																												
89	Landesgrenze D - Bargaen	2	4,0	12.63																								
90	Bargaen - Längenberg	2	6,8	5.68																								
91	Längenberg - Sennerei	2	3,2																									
92.1	Sennerei - Viehmarkt	2+2	1,6																									
92.2	Anschl. Bahnhof - Fäsenstaubtunnel Nord	2+2	0,5																									
92.3	Fäsenstaubtunnel (inkl. Anschluss Süd)	2+2	0,8																									
92.4	Rheinbrücke	2+2	0,2																									
93	Ktgr. SH - Flurlingen	2	1,4																									
94.1	Flurlingen - Oerlingen	2	9,7	12.62																								
94.2	Oerlingen - Andelfingen	2+2	2,2	1958																								
95.1	Andelfingen - Henggart	2+2	3,4	1958																								
95.2	Henggart - Verzweigung N4/N1	2+2	5,1																									
96	Brunau - Uetliberg Ost	2+2	1,0																									
97	Uetlibergtunnel	2+2 (3+3)	3,9		 1.Röhre																							
98.1	Uetliberg West - Knonau	2+2	13,4																									
98.2	Knonau - Ktgr. ZG	2+2	2,8																									
99.2	Ktgr. ZH - Kantonsstrasse 126	2+2	2,4																									
99.1	Kantonsstrasse 126 (inkl.) - Rütihof	2+2	5,0																									
100.2	Rütihof - Buonaserstrasse	2+2	1,9																									
100.1	Buonaserstrasse - Fenn (Anteil ZG)	2+2	1,9																									
100.3	Buonaserstrasse - Fenn (Anteil LU)	2+2	1,2																									
101.1	Fenn - "Ghürsch"	2+2	4,9																									
101.2	"Ghürsch" - Süsswinkel	2+2	1,7																									
101.3	Süsswinkel - Goldau	2+2	5,1																									
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																								
<b>N4a</b>																												
195	Blegi - Blickensdorf	2+2	5,3																									
<b>N4b Ergänzung</b>																												
206	Benken - Ktgr. TG	2+2	4,5																									
207	Ktgr. ZH - Rhein	2+2	4,5																									
208	Anteil Deutschland an N4b (Enkl. Büsingen)	2+2	(2,4)																									
209	Anteil Kt. Schaffhausen an N4b	2+2	1,9																									



LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM FÜR DIE NATIONALSTRASSEN  
PROGRAMME À LONG TERME POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES

Seite 9  
Page

Bau - Prog.Nr. No duprog. de constr.	Abschnitt / Section	Spuren- zahl Nb.de voies	Länge in Km Long. en km	Eröffn. Mise en service	Jahre / Année																								
					67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
<b>N6</b>																													
121.1	Wankdorfplatz (Anteil N6/1.Kl.)	2+2	0,7																										
121.2	Wankdorf - Freudenbergerplatz	2+2	2,6																										
122	Freudenbergerplatz - Muri Süd	2+2	3,6	5.66																									
123	Muri Süd - Kiesen	2+2	14,4																										
124	Kiesen - Lattigen (Umfahrung Thun)	2+2	15,6	6.71																									
125.1	Lattigen - Wimmis	2+2	2,6																										
125.2	Wimmis - Zweisimmen	2	28,3																										
126	Zweisimmen - Lenk Nord	2	11,1																										
127	Lenk Nord - Rowil Nord	1)	2	14,1																									
128.1	Rawiltunnel (Anteil BE)	1)	2	1,2																									
128.2	Tunnel du Rawyl (partie VS)	1)	2	2,6																									
129.1	Rawyl sud - Tseuzier	1)	2	1,8																									
129.2	Tseuzier - Crans	1)	2	7,4																									
129.3	Crans - Sion	1)	2	22,0																									
129.4	Crans - Sierre	1)	2	11,0																									
<b>N7</b>																													
130.1	Attikon - BW Nr. 16	2+2	1,2																										
130.2	BW Nr. 16 - Kefikon	2+2	2,0																										
131	Kefikon - Frauenfeld Ost	2+2	7,5																										
132.1	Frauenfeld Ost - Grüneck	2+2	6,9																										
132.2	Grüneck - Engwilen	2+2	6,6																										
199.1	Engwilen - Tägermoos	2+2	8,7																										
199.2	Tägermoos - Landesgrenze D	2+2	0,5																										
1) Studien für Tieflage des Rawiltunnels im Gange																													
1) Etudes en cours pour l'abaissement du tunnel du Rawyl																													
ASF 50.52-001																													





## Stand der Bauarbeiten, Ende 1972

## Etat des travaux de construction, fin 1972

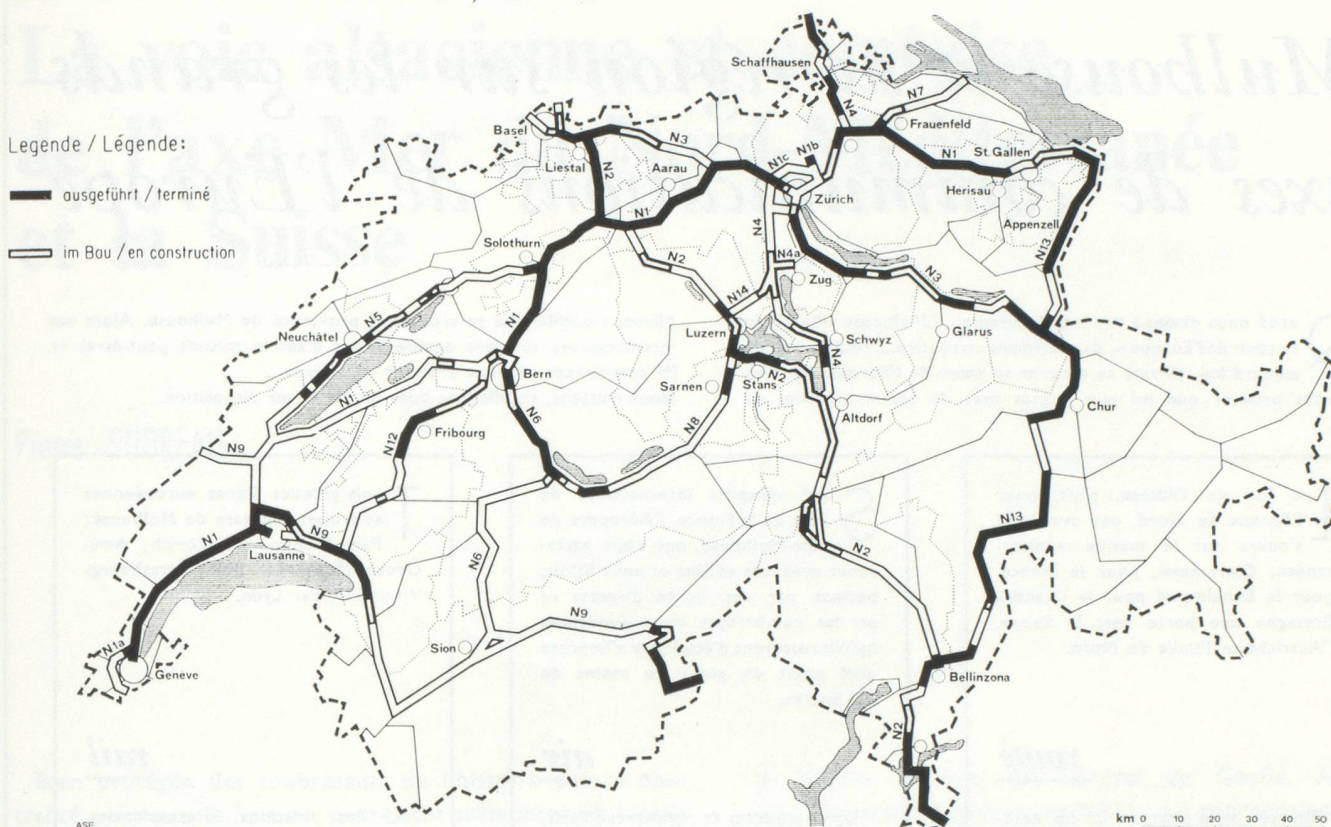


Abb./Fig. 2

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.