

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: 15.02.2026

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^{er} 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 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

FINANZIERUNGSDAUER
PERIODE DE FINANCEMENT

VORARBEITEN

TRAVAUX
PRELIMINAIRES

HAUPTARBEITEN

TRAVAUX
PRINCIPAUX

FERTIGSTELLUNG

FINITIONS

△ INBETRIEBNAHME
MISE EN SERVICE

LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM FÜR DIE NATIONALSTRASSEN PROGRAMME À LONG TERME POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES														Seite Page	2														
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
	N1																												
4	Front. VD - Bellevue - Rte Suisse Bellevue - Rte Ferney	2+2	9,0	4.64																									
5.2	Encl. Céliney	2+2	1,5	4.64																									
5.1																													
5.3	Front. GE - Aubonne	2+2	28,3	4.64																									
5.4	Aubonne - Larges Pièces	2+2	13,7	4.64																									
5.5	Larges Pièces - Ecublens Ecublens - Maladière	2+2 3+3	1,5 3,5	4.64																									
6	Ecublens - Villars-Ste-Croix	2+2	2,0	4.64																									
7	Villars-Ste-Croix - Chavornay	2+2	18,5																										
8	Chavornay - Yverdon	2+2	8,1																										
9	Yverdon - Yvonand	2+2	11,4																										
10	Cheyres - Rueyres-les-Prés	2+2	13,9																										
11	Grandcour - Faoug	2+2	14,0																										
12	Greng - Gurbrü	2+2	11,0																										
13	Gurbrü - Bern West (Brünnen)	2+2	13,5																										
14.1	Bern West (Brünnen) - Forsthaus Forsthaus - Wankdorf	2+2 3+3	5,0 4,5																										
14.2	Zubringer Neubrück- und Murtenstrasse	2+2	0,1																										
14.3	Expressstrasse Bern Nord	-	-																										
15	Wankdorf - Schönbühl	2+2	7,5	5.62																									
16	Schönbühl - Koppigen	2+2	16,5	12.63 9.65																									
17	Recherswil - Deitingen	2+2	9,4	5.66																									
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																									
21	Lenzburg - Dättwil	2+2 3+3	7,7 3,0	10.70																									
22	Boregg tunnel	2+2	1,6	10.70																									
23	Baden - Spreitenbach	3+3	8,0	10.71																									
24	Ktgr. AG - Bernerstrasse	3+3	9,1	10.71																									
25	Bernerstrasse - Hardturm	3+3	9,1	10.71																									
26.1	Hardturm - Verkehrsdiereck Letten	3+3	2,8																										
26.2	Verkehrsdiereck Letten	3+3	0,7																										
26.3	Milchbucktunnel	3+3	1,9																										
26.4	Tierspital - Aubrücke	3+3	1,7																										
27	Verkehrsdiereck Wallisellen	3+3	3,8																										
163		3+3	3,3																										
28	Neugut - Töss	2+2	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																									
31	Hagenbuch - Wängi	2+2	5,0	11.70																									
32	Wängi - Wil	2+2	7,4	9.69																									
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 Page	3														
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																										
33.1	Wil - Henau (exkl. Anteil TG)	2+2	6,3	9.69																										
33.2	Henau - Gossau	2+2	9,8	9.69																										
33.3	Gossau - St.Gallen Breitfeld	2+2	6,1	9.69																										
34	St.Gallen Breitfeld - Rosenbergtunnel West	2+2	5,9																											
35.1	Stichtunnel (inkl. Anschluss Reitbahn)	2+2	-																											
35.2	Rosenbergtunnel	2+2	1,4																											
35.3	Rosenbergtunnel Ost - St.Gallen Ost	2+2	2,0																											
36.1	St.Gallen Ost - Meggenhus	2+2	5,0																											
36.2	Meggenhus - Burriet	2+2	9,9																											
37	Burriet - St.Margrethen	2+2	8,0	12.64																										
N 1a																														
161.1	Front. F - Rte St-Julien	2+2	9,0																											
161.2	Rte St-Julien - Rte Meyrin	2+2	7,6																											
161.3	Connection avec l'autoroute française	2+2	-																											
162	Rte Meyrin - Rte Ferney (incl. Ech.G-Saconnex)	2+2	3,7	port. 1967																										
N 1b																														
164	Glatt - Flughof	2+2	3,3	66-68																										
N 1c Ergänzung																														
201	Glattbrugg - Katzensee	2+2 (3+3)	7,2																											
202	Katzensee - Weiningen (N1)	2+2 (3+3)	5,7																											
203	Weiningen (N1) - Uetliberg West (N4)	2+2 (3+3)	9,3																											
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 du progr. 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		
	N2																							
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	teilweise 2-spur. 12.71																				
40.2	Gellertdreieck 2. Etappe	2+2 3+3	0,7 1,4	teilweise 2-spur. 12.71																				
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 - Meitschigen	2+2	3,8	7.71																				
62.1	Meitschigen - Pfaffensprung	2+2	4,5																					
62.2	Pfaffensprung - Wassen	2+2	2,4																					
63	Wassen - Göschenen	2+2	3,5																					

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

Seite
Page 6

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
N3																													
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 Umführung 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	Zubringer Schänis 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 - Sorgans	2+2	5,0	8.62																									
N3 Ergänzung																													
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																										
N4 Ergänzung																													
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											Seite Page	7																						
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					
N4																																		
89	Landesgrenze D - Borgen	2	4,0	12.63																														
90	Borgen - Längenberg	2	6,8	5.68																														
91	Längenberg - Sennerei	2	3,2																															
92.1	Sennerei - Viehmarkt	2+2	1,6																															
92.2	Anschl.Bahnhof - Fösenstaubtunnel Nord	2+2	0,5																															
92.3	Fösenstaubtunnel (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																														
N4a																																		
195	Blegi - Blickensdorf	2+2	5,3																															
N4b Ergänzung																																		
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 N 4b	2+2	1,9																															
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
Page 8

Bau- Prog.Nr. Noduprog- de constr.	Abschnitt / Section	Spuren- zahl Nb. de voies	Länge en 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
N5																													
107	Luterbach - Zuchwil	2+2	2,7	7.71																									
108	Zuchwil - Nennigkofen	2+2	7,4																										
109.1	Ktgr. SO - Aare	2+2	3,7																										
109.2	Aare - 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																									
112.0	Biel West - Schlössli	2	1,7																										
112.1	Schlössli - Tüscherz (inkl.)	2	2,7																										
112.2	Tüscherz - Twann Ost	2	2,6																										
112.3	Umfahrung Twann	2	0,9																										
112.4	Twann West - Ligerz Ost	2	1,0																										
112.5	Umfahrung Ligerz	2	0,8																										
112.6	Ligerz West - La Neuveville Est	2	2,7																										
112.7	La Neuveville Est - Front. NE	2	1,8																										
Front. BE - Le Landeron		3	3,0																										
Le Landeron - St-Blaise		2+2	8,0																										
114.1	St-Blaise - Neuchâtel Est	(2+2)	3,3	51/57																									
115	Traversée de Neuchâtel	2+2	2,5																										
114.2	Neuchâtel Ouest - Serrières	2+2	1,9	1964																									
116	Serrières - Areuse	2+2	4,5																										
114.3	Areuse - Treytel	(2+2)	6,6	48/64																									
117	Treytel - St-Aubin	2+2	4,2																										
114.4	St-Aubin - Front. VD	(2+2)	2,2	54/57																									
118	Front. NE - Concise	2+2	3,1																										
119	Concise - Arnon	2+2	6,1																										
120	Arnon - Yverdon	2+2	9,2																										
ABF 50.82-001					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 10
Page 10

Bau- Prog.Nr. Nbuprog. 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									
N8																																						
133	Lottigen - Spiez wiler	2+2	1,5	6.71					69	70																												
134	Spiez wiler - Krattiggraben	2	5,6						69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91							
135	Durchfahrt Gipsfabrik	2	0,9																																			
136	Krattiggraben - EY (exkl. Durchfahrt Gipsfab)	2	4,2	1959																																		
137	EY - Interlaken (Umfahrung Dörligen)	2	4,7	5.70					69	70																												
138	Umfahrung Interlaken	2+2	2,8																																			
139	Interlaken - Brienz wiler	2+2	1,8																																			
140	Brienz wiler - Ktgr. OW	2	8,0																																			
1411	Ktgr. BE - Letzi	2	1,3																																			
1412	Letzi - Kaiserstuhl	2	5,0																																			
1413	Kaiserstuhl - Ewil	2	5,9																																			
142	Ewil - Sarnen Süd	2	4,7																																			
143.1	Sarnen Süd - Alpnach Nord	2	7,8	8.71					69	70																												
143.2	Alpnach Nord - Alpnachstad	2	0,8	1962																																		
144.1	Alpnachstad - Ktgr. NW	2	3,0																																			
145.1	Ktgr. OW - Acheregg	2	2,0																																			
144.2	Loppertunnel (Anteil OW)	2	2,0																																			
145.2	Loppertunnel (Anteil NW)	2	1,0																																			
N9																																						
146	Vallorbe - Orbe	2	13,5																																			
	Orbe - Chavornay	2+2	3,0																																			
147	Villars - Ste-Croix - Vennes	2+2	7,4																																			
148	Vennes - Chauderon	2+2	6,8																																			
149	Vennes - Chauderon	2+2	6,8																																			
150.1	Perraudette - Paudèze	2+2	1,5																																			
150.2	Paudèze - Lutrive	2+2	1,9																																			
151.1	Chauderon - Chexbres	2+2	6,0																																			
151.2	Chexbres - La Veveyse	2+2	5,6	9.71																																		
152.1	La Veveyse - Blonay	2+2	3,9	9.71																																		
152.2	Blonay - Tunnel de Glion	2+2	3,4	11.70																																		
152.3	Tunnel de Glion - Renazzo	2+2	8,1	11.70																																		
153.1	Renazzo - Bex	2+2	16,5																																			
153.2	Bex - St-Maurice	2+2	1,1																																			
154	Front. VD - Martigny	2+2	17,2																																			
155	Martigny - Riddes	2+2	10,4																																			
156	Riddes - Sion	2+2	14,9																																			
157	Sion - Sierre	2+2	14,6																																			
158.1	Sierre - Gampel	2+2	15,4																																			
158.2	Gampel - Brig	2+2	19,3																																			
159	Glis - Ried Brig	2	4,5																																			
160.1	Brig - Rothwald	2	17,9	1957-60																																		
160.2	Rothwald - Maschenhüs	2	11,1	1957-70																																		
160.3	Maschenhüs - Landesgrenze I	2	13,6	1957-71																																		
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									

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	
N12																														
165	Vevey - Châtel-St-Denis	2+2	6,4																											
166	Châtel-St-Denis - Vaulruz	2+2	13,3																											
167	Vaulruz - Bulle	2+2	6,3																											
168	Bulle - Corpataux	2+2	13,3																											
169	Corpataux - Matran	2+2	6,2	7.71																										
170	Matran - Düdingen	2+2	10,7	7.71																										
171	Düdingen - Flamatt	2+2	12,4																											
	Flamatt - Weissensteinstrasse	2+2	7,8																											
172	Weissensteinstr. - Bern Weyermannshaus	3+3	0,8																											
N13																														
173.1	St.Margrethen - Widnau	2+2 2+(2)	3,1 4,4	2 spurig 12.64																										
173.2	Widnau - Oberriet	2.(2)	11,0	2spurig 12.64																										
174	Oberriet - Haag	2.(2)	12,3	2spurig 11.67																										
197	Haag - Trübbach	2+2	15,7																											
175	Trübbach - Sargans	2+2	5,6	12.69																										
176	Sargans - Bad Ragaz	2+2	4,6	8.62																										
177	Ktgr. SG - Reichenau	2+2	30,0	1960-66																										
178	Reichenau - Thusis	2+2	15,0																											
179	Thusis - Reischen	2	7,5	1958																										
180	Reischen - Andeer	2	5,6	12.67																										
181	Andeer - Suferser Schmelze	2	5,5	11.70																										
182	Suferser Schmelze - Hinterrhein	2	18,6	59-63																										
183	Bernhardintunnel	2	6,6	12.67																										
184.1	Wohngebäude Bernhardintunnel	-	-	12.67																										
185	San Bernardino - Malabarba	2	5,0	12.67																										
186	Malabarba - Pian San Giacomo	2	4,7																											
187	Pian San Giacomo - Soazza	2	9,2	8.69																										
188	Soazza - Grono	2	14,9																											
189	Grono - Front. TI	2	6,5	12.69																										
190	Front. GR - Bellinzona nord	2	2,7	12.69																										
191	Bellinzona nord - Gorduno	2+2	1,0	6.71																										
N14																														
193	Sedel - Gisikon	2+2	9,9																											
194.3	Gisikon - Ktgr. AG	2+2	1,9																											
194.2	Ktgr. LU - Reussbrücke	2+2	1,0																											
194.1	Reussbrücke - Rüthihof	2+2	2,0																											
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	

Schweizerische Nationalstrassen / Routes nationales suisses
Stand der Bauarbeiten, Ende 1972
Etat des travaux de construction, fin 1972

Legende / Légende:

— ausgeführt / terminé

— im Bau / en construction

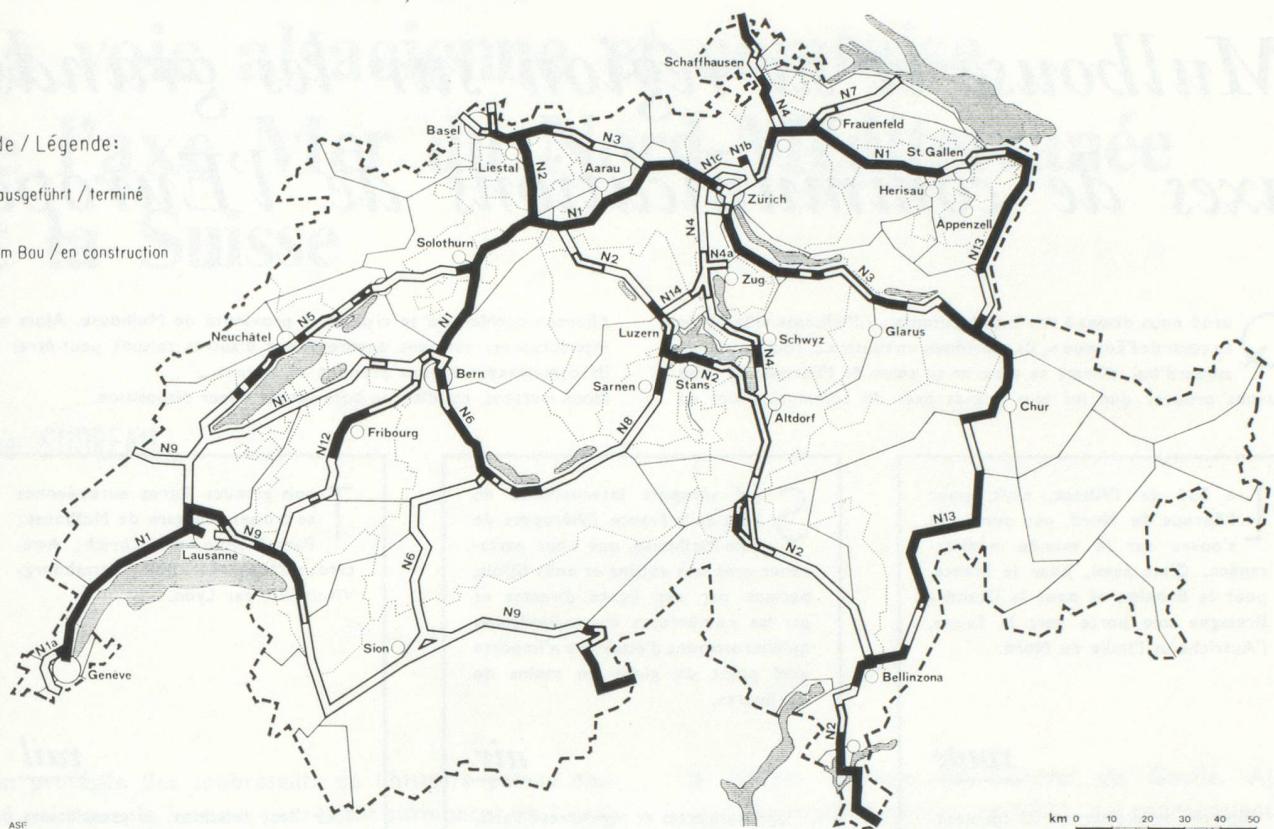


Abb./Fig. 2

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.