

**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<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  
TRAVAUX  
PRELIMINAIRES

HAUPTARBEITEN  
TRAVAUX  
PRINCIPAUX

FERTIGSTELLUNG  
FINITIONS

FINANZIERUNGSDAUER  
PERIODE DE FINANCEMENT

△ INBETRIEBNAHME  
MISE EN SERVICE



Bau - Prog.Nr.	Abschnitt / Section	Spuren- zahl Nb.de voies	Länge in Km Long. en km	Eröffn. Mise en service	Jahre / Année
N°duprog. de constr.					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>N1</b>				
4	Front. VD - Bellevue - Rte Suisse Bellevue - Rte Ferney	2+2	9,0	4.64	
5.2	Encl.Céligny	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	Rechterswil - Deitingen	2+2	9,4	5.66	
18	Bipperramt	2+2	9,1	5.66	
19	Oensinggen - 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	Boregggtunnel	2+2	1,6	10.70	
23	Baden - Spreitenbach	3+3	8,0	10.71	
24	Ktgr. AG - Bernerstrasse				
25	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		
26.3	Milchbuckttunnel	3+3	1,9		
26.4	Tierspital - Aubricke	3+3	1,7		
27 163	Verkehrsdreieck Wallisellen	3+3 3+3	3,8 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	



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

ASF 50 52-001



Seite 4  
Page 4

ASF 50.52-001



Bau- Prog.Nr.  Nodüprogr. 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	
200.1	Gotthardtunnel 1.Röhre (Anteil UR)	2	9,9																											
200.2	Gall.del S.Gottardo 1ª gall. (parte T1)	2	7,1																											
64.1	Umfahrung Göschenen	2	2,0																											
64.2	Schöllenen	2	3,9	7.56																										
64.3	Umf. Andermatt - Hospental	2	4,3																											
65	Hospental - Ktgr. T1	2	6,1	9.58																										
66.1	Front. UR - Foppa Grande	2	10,8	7.67 9.71																										
66.2	Foppa Grande - Airolo	2	7,2																											
67	Airolo - Faido	2+2	19,5																											
68.1	Faido - Biasca	2+2	16,5																											
68.2	Biasca - Gorduno	2+2	15,6																											
69	Gorduno - Bellinzona sud	3+3	8,2	6.71																										
70	Bellinzona sud - Rivera	2+2	7,6																											
71	Rivera - Lamone	2+2	10,3																											
72	Lamone - Lugano sud	2+2	7,1	12.68																										
73.1	Lugano sud - Mendrisio	2+2	13,8	11.67																										
73.2	Mendrisio - Chiasso	2+2	9,4	12.66																										



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

Seite  
Page 6

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	
	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 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																										
	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



LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM FÜR DIE NATIONALSTRASSEN PROGRAMME À LONG TERME POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES														Seite Page		7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
	N4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														</



Bou- Prog.N°:	Abschnitt / Section	Spuren- zahl Nb.de voies	Länge in Km Long. en km	Eröffn. Mise en service	Jahre / Année
Noduproj. de constr.					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>N5</b>				
107	Luterbach - Zuchwil	2+2	2,7	7.71	[Bar chart showing construction period from approx. 1968 to 1971]
108	Zuchwil - Nennigkofen	2+2	7,4		[Bar chart showing construction period from approx. 1971 to 1978] <i>Bis Spitalhof</i>
109.1	Ktgr. SO - Aare	2+2	3,7		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
109.2	Aare - Grenchen	2+2	3,3		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
109.3	Grenchen - Längfeld (Biel Ost)	2+2	8,6		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
110	Längfeld (Biel Ost) - Biel West	2+2	12,3		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
111	Vingelztunnel (SBB)	-	0,1	3.69	[Bar chart showing construction period from approx. 1967 to 1969]
112.0	Biel West - Schlössli	2	1,7		[Bar chart showing construction period from approx. 1971 to 1975]
112.1	Schlössli - Tüscherz (inkl.)	2	2,7		[Bar chart showing construction period from approx. 1969 to 1973]
112.2	Tüscherz - Twann Ost	2	2,6		[Bar chart showing construction period from approx. 1971 to 1975]
112.3	Umfahrung Twann	2	0,9		[Bar chart showing construction period from approx. 1969 to 1973]
112.4	Twann West - Ligerz Ost	2	1,0		[Bar chart showing construction period from approx. 1973 to 1976]
112.5	Umfahrung Ligerz	2	0,8		[Bar chart showing construction period from approx. 1973 to 1976]
112.6	Ligerz West - La Neuveville Est	2	2,7		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1980]
112.7	La Neuveville Est - Front. NE	2	1,8		[Bar chart showing construction period from approx. 1971 to 1975]
113	Front. BE - Le Landeron Le Landeron - St-Blaise	3 2+2	3,0 8,0		[Bar chart showing construction period from approx. 1969 to 1973]
114.1	St-Blaise - Neuchâtel Est	4 (2+2)	3,3	51/57	[Bar chart showing construction period from approx. 1967 to 1971]
115	Traversée de Neuchâtel	2+2	2,5		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
114.2	Neuchâtel Ouest - Serrières	2+2	1,9	1964	[Bar chart showing construction period from approx. 1967 to 1969]
116	Serrières - Areuse	2+2	4,5		[Bar chart showing construction period from approx. 1971 to 1976]
114.3	Areuse - Treytel	3 (2+2)	6,6	48/64	[Bar chart showing construction period from approx. 1967 to 1969]
117	Treytel - St-Aubin	2+2	4,2		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
114.4	St-Aubin - Front.VD	3 (2+2)	2,2	54/57	[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
118	Front. NE - Concise	2+2	3,1		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
119	Concise - Arnon	2+2	6,1		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]
120	Arnon - Yverdon	2+2	9,2		[Bar chart showing construction period from approx. 1976 to 1981]



ASF 50.52-001



LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM FÜR DIE NATIONALSTRASSEN PROGRAMME À LONG TERME POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES										Seite Page		10																		
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	
	N8																													
133	Lottigen - Spiezwiler	2+2	1,5	6.71																										
134	Spiezwiler - Krattiggraben	2	5,6																											
135	Durchfahrt Gipsfabrik	2	0,9																											
136	Krattiggraben - EY (exkl. Durchfahrt Gipsfab.)	2	4,2	1959																										
137	EY - Interlaken (Umfahrung Därligen)	2	4,7	5.70																										
138	Umfahrung Interlaken	2+2	2,8																											
139	Interlaken - Brienzwiler	2+2 2	1,8 19,3																											
140	Brienzwiler - Ktgr. OW	2	8,0																											
141.1	Ktgr. BE - Letzi	2	1,3																											
141.2	Letzi - Kaiserstuhl	2	5,0																											
141.3	Kaiserstuhl - Ewil	2	5,9																											
142	Ewil - Sarnen Süd	2	4,7																											
143.1	Sarnen Süd - Alpnach Nord	2	7,8	8.71																										
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																											
147	Orbe - Chavornay	2+2	3,0																											
148	Villars - Ste-Croix - Vennes	2+2	7,4	2 voies 4.64																										
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 - Rennaz	2+2	8,1	11.70																										
153.1	Rennaz - 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	9,0 Km 1957-60																										
160.2	Rothwald - Maschenhüs	2	11,1	1957 -1970																										
160.3	Maschenhüs - Landesgrenze I	2	13,6	11,0 Km 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	



ASF 50 52-001



## Stand der Bauarbeiten, Ende 1972

## Etat des travaux de construction, fin 1972

## Legende / Légende:

— ausgeführt / terminé

— im Bau / en construction

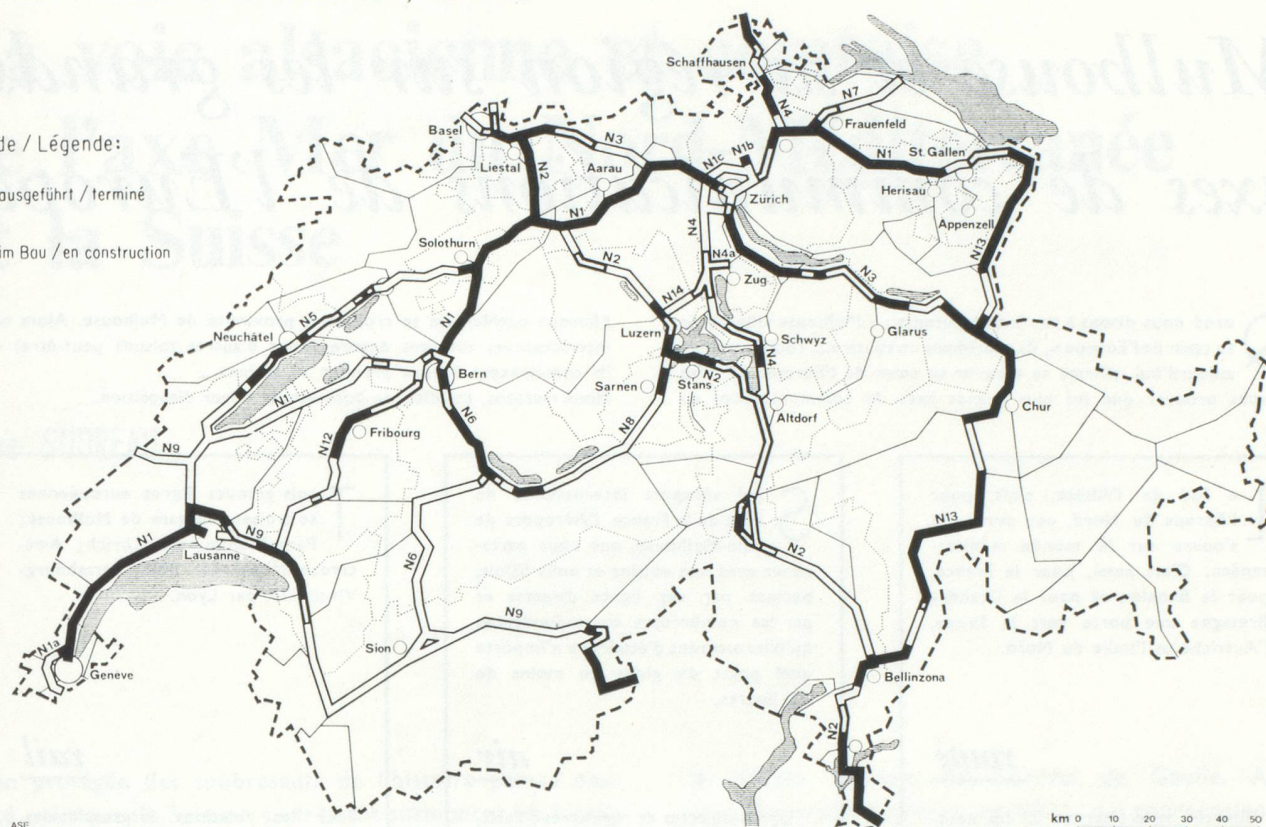


Abb./Fig. 2

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.