



Tunnel du Rhin entre Birsfelden (BL) et Kleinhüningen (BS)

Fiche d'information – 27 septembre 2024

Nécessité d'agir

Le tronçon bâlois de la route nationale A2 entre les échangeurs de Wiese et de Hagnau est fortement surchargé aujourd'hui, en particulier les jours ouvrés. La situation devrait encore s'aggraver à l'avenir en raison de l'augmentation du trafic. En l'absence de mesures correctives, les heures d'embouteillage ainsi que le trafic d'évitement dans les quartiers et les communes environnantes de l'agglomération continueront d'augmenter. Afin d'améliorer la situation, l'Office fédéral des routes (OFROU) a élaboré diverses propositions de solutions au cours des dernières années, en collaboration avec les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne. Le projet de tunnel du Rhin en est issu.

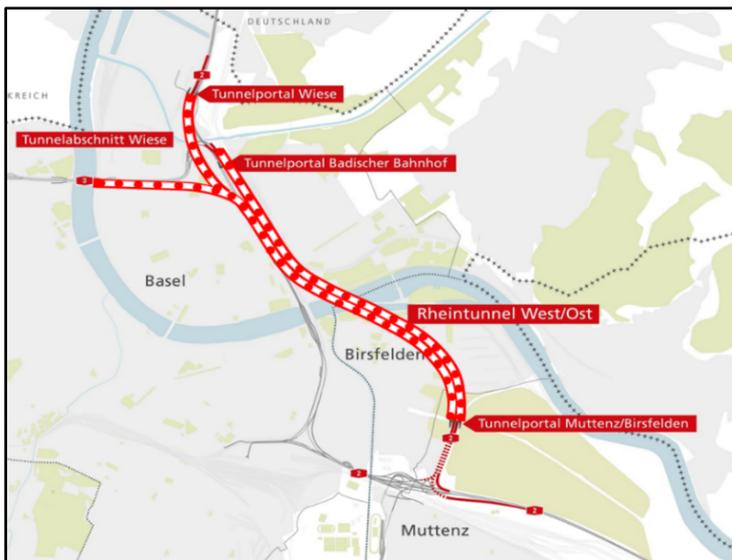
Utilité et ampleur du projet

Le tunnel du Rhin permettra de délester le réseau routier secondaire de l'agglomération de Bâle, ouvrant ainsi des possibilités pour une promotion durable des transports publics et de la mobilité douce. Il permettra de fluidifier le trafic et de réduire les heures d'embouteillage, ce qui aura pour effets d'accroître la sécurité routière et de diminuer le trafic d'évitement dans les quartiers et les communes de l'agglomération. Il pourra par ailleurs offrir une alternative en cas de perturbations sur la tangente est.

Le tunnel du Rhin est composé de plusieurs sections en tunnel reliées aux axes existants en provenance et en direction de l'Allemagne et de la France. Deux nouveaux tunnels comportant deux voies de circulation et mesurant respectivement 3,6 et 3,8 kilomètres de long en constituent la pièce maîtresse : le tunnel du Rhin ouest et le tunnel du Rhin est, qui seront construits à plus de 18 mètres sous le Rhin.¹

¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/routes-nationales/chantiers/suisse-centrale-nord/a2-rheintunnel.html>





Coûts et calendrier

Les coûts de l'accroissement des capacités sont estimés à 1873 millions de francs². Ils seront financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, et ne grèveront donc pas le budget général de la Confédération.

Les travaux ne débuteront pas avant 2029 et l'ouverture du tunnel du Rhin est attendue pour 2040 au plus tôt.

² État des coûts en 2020, hors TVA et renchérissement. La précision des coûts pour les projets de l'étape d'aménagement 2023 est de +/- 30 %.