



PRODES des routes nationales : étapes d'aménagement et priorités

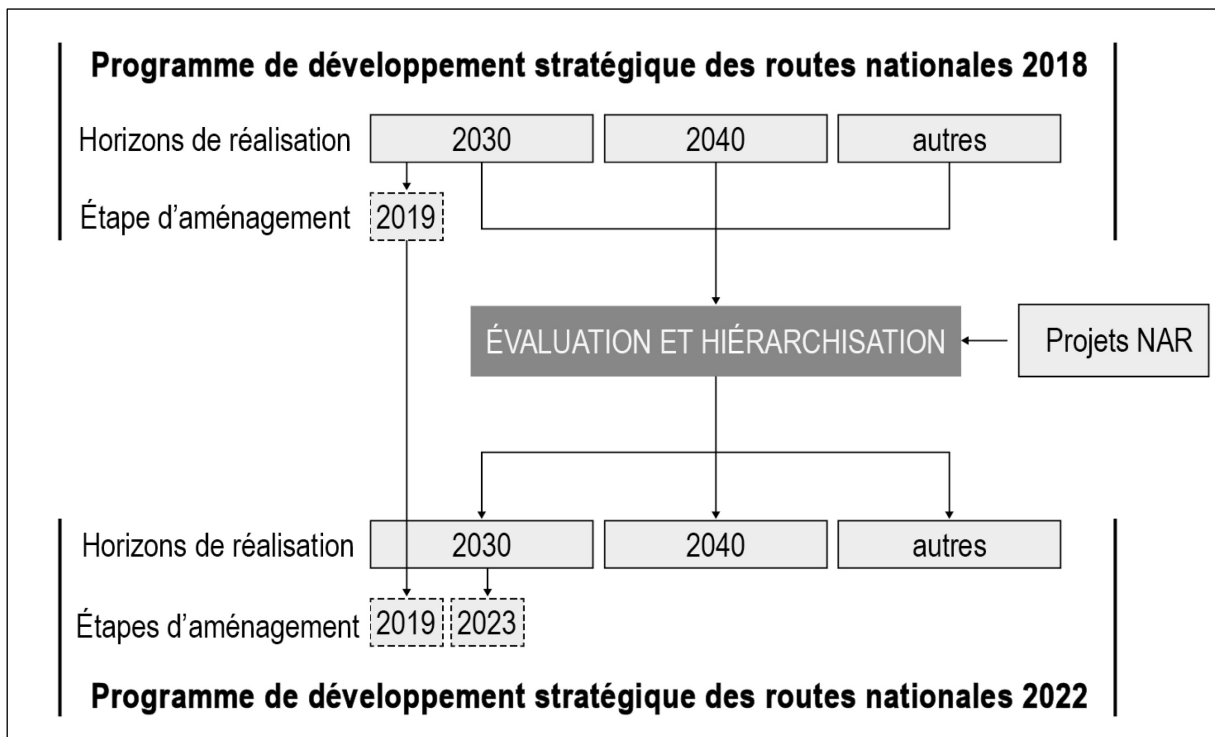
Fiche d'information – 22 février 2023

Les routes nationales revêtent une importance considérable pour l'ensemble de l'économie et au sein du système global des transports. Le maintien de leur disponibilité et de leur fonctionnalité est essentiel et requiert des investissements dans l'exploitation, l'entretien et l'extension ponctuelle du réseau des routes nationales. Le financement à long terme de ces tâches est assuré par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Le Conseil fédéral propose un nouveau crédit d'engagement pour les extensions dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES des routes nationales) qui repose sur des études préliminaires et des études de planification approfondies. Lors de ces travaux, les mesures d'extension nécessaires sont définies et convenues avec les services concernés. Une grande importance est accordée à l'utilisation économe et judicieuse sur le plan économique des moyens financiers disponibles.

Schéma de la mise à jour du PRODES des routes nationales

Le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES) est régulièrement mis à jour. Les projets du PRODES 2018 ainsi que ceux élaborés par les cantons sur les tronçons NAR ont été évalués et classés par ordre de priorité, puis affectés aux différents horizons de réalisation.



Trois niveaux de priorité des projets du PRODES

- Les projets prioritaires et les plus utiles du point de vue actuel sont affectés à l'**horizon de réalisation 2030**. Dès qu'ils ont atteint un certain stade de planification, ils sont intégrés dans une **étape d'aménagement**. Il s'agit des projets qui auront vraisemblablement atteint l'étape précédant la réalisation au moment de la prochaine période sous revue. Les projets d'une étape d'aménagement sont regroupés dans un même arrêté fédéral. Le Conseil fédéral demande chaque fois leur affectation à l'étape d'aménagement ainsi que la libération du crédit d'engagement requis pour leur réalisation.
- Le Conseil fédéral a réuni dans l'**horizon de réalisation 2040** des projets également nécessaires au maintien de la fonctionnalité, mais moins urgents. La plupart du temps, leur planification est moins avancée que celle des projets de l'horizon de réalisation 2030.
- Le Conseil fédéral considère les projets des **horizons de réalisation ultérieurs** certes comme nécessaires à long terme, mais moins prioritaires que les autres. Il en vérifiera la nécessité ultérieurement. En outre, leur planification n'a pas encore atteint un avancement qui justifierait leur affectation à un horizon de réalisation concret. Elle devra être approfondie et réévaluée dans le cadre des prochaines mises à jour du PRODES des routes nationales.

Processus en deux étapes pour la répartition des projets

Phase 1 : évaluation complète

La version actualisée de la méthode d'évaluation harmonisée des routes nationales (EBeN) constitue la base de l'évaluation complète des projets d'extension du PRODES des routes nationales. EBeN comprend trois instruments d'analyse :

- l'**analyse coûts/avantages** examine la rentabilité d'un projet et calcule le rapport coûts/avantages ainsi que l'efficacité du budget d'infrastructure (rapport entre les avantages nets et les coûts de construction et du terrain) ;
- l'**analyse coût/efficacité** met en relation tous les effets monétarisables du projet avec ses coûts et calcule le rapport coût/efficacité ;
- l'**analyse qualitative** évalue les effets non monétarisables.

Phase 2 : prise en considération d'autres aspects

L'affectation des projets d'extension aux horizons de réalisation et aux étapes d'aménagement tient compte de différents critères supplémentaires basés sur les objectifs du plan sectoriel des transports.

- **Concentration sur les tronçons les plus urgents** : il s'agit de réaliser en priorité les projets qui permettront d'éliminer les goulets d'étranglement les plus sévères, de créer les redondances manquantes ou de remédier aux problèmes de compatibilité substantiels.
- **Concentration sur le centre des agglomérations** : la priorité est accordée au bon fonctionnement des routes nationales dans le cœur des agglomérations. Ces projets favorisent le développement de l'urbanisation souhaitée à l'intérieur du tissu bâti et contribuent à délester le réseau routier urbain. L'important est que les travaux d'extension réalisés sur le réseau des routes à grand débit dans le cadre des projets d'agglomération soient coordonnés avec des mesures de gestion du trafic sur le réseau routier secondaire et avec la planification du milieu bâti.

- **Valorisation urbanistique** : lorsque les routes nationales traversent des zones densément peuplées, il convient de privilégier les projets qui contribuent à une amélioration urbanistique, pour autant que cela soit compatible avec un coût acceptable.
- **Prise en considération des besoins du trafic national et international** : la priorité peut être accordée aux projets d'élimination des goulets d'étranglement dans lesquels des besoins déterminants sont en jeu pour le trafic national et international. C'est principalement le cas au niveau du transit nord-sud et du transit est-ouest ainsi que lorsque plusieurs routes nationales se superposent géographiquement.
- **Avancement du projet** : le Conseil fédéral donne la priorité aux projets dont la planification et la conception sont très avancées. Les projets pour lesquels il n'existe encore aucune solution consolidée ne peuvent être affectés à un horizon de réalisation concret (2030 ou 2040).
- **Possibilités d'entretien** : sur les routes nationales très fréquentées, il devient toujours plus important de garantir les possibilités d'entretien. C'est notamment le cas des tunnels et des ponts d'une certaine longueur en région urbaine. Il est donc prévu de réaliser en priorité les projets nécessaires pour garantir les possibilités d'entretenir le réseau des routes nationales.
- **Éviter de déplacer les problèmes** : le Conseil fédéral est réservé en ce qui concerne les élargissements qui déplacent les encombrements sur d'autres tronçons routiers.
- **Exploitation du potentiel des transports publics** : les projets seront moins bien notés s'ils peuvent entraîner une concurrence des transports publics ou s'ils se situent dans des zones où la part modale des transports publics est faible. Le Conseil fédéral estime que le potentiel de report sur les transports publics y est assez élevé.
- **Coordination avec le réseau routier secondaire** : les projets d'extension seront mieux notés s'ils offrent de bonnes solutions pour l'interface entre la route nationale et le réseau routier secondaire, par exemple des interfaces multimodales.