



Projets cantonaux sur les tronçons NAR

Fiche d'information – 22 février 2023

La Confédération est responsable de quelque 400 km de routes autrefois cantonales (tronçons NAR) depuis le 1^{er} janvier 2020. Les cantons y avaient élaboré seize projets d'extension qu'ils ont également remis à la Confédération. Le Conseil fédéral définit dans le programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales le traitement qu'il entend réserver à ces projets cantonaux. Il a intégré dans l'horizon de réalisation 2040 le contournement de Netstal, l'autoroute de l'Oberland zurichois et la liaison autoroutière Bellinzone – Locarno. Il a affecté sept autres projets aux horizons de réalisation ultérieurs, ouvrant ainsi la voie à leur examen approfondi.

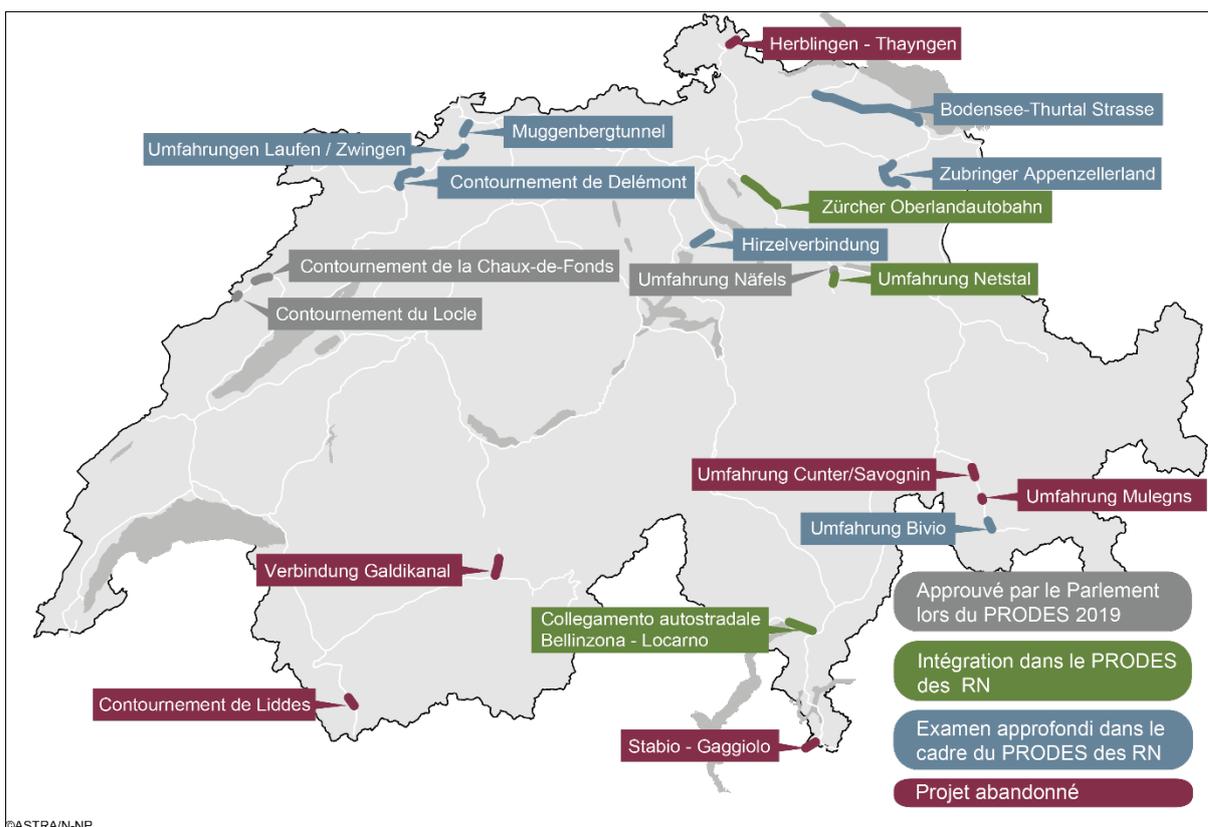
Avec la reprise d'environ 400 km de routes cantonales, le réseau des routes nationales s'étend aujourd'hui sur quelque 2255 km. Les tronçons nouvellement intégrés représentent environ 18 % du réseau, mais tout juste 10 % des kilomètres qui y sont parcourus. Les trois projets de contournement du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Näfels, qui étaient prêts à être réalisés, avaient été transférés à la Confédération dès le départ. Les Chambres fédérales en avaient déjà approuvé définitivement la réalisation dans le cadre de l'étape d'aménagement 2019 et octroyé le crédit d'engagement correspondant (1,5 milliard de francs).

En transférant les tronçons NAR à la Confédération, les cantons lui ont également remis seize projets d'extension. À l'issue de leur examen approfondi (évaluation de l'avancement, de la procédure de planification ainsi que de la coordination avec le développement territorial et les transports), le Conseil fédéral propose d'en intégrer trois, sous leur forme actuelle, dans le PRODES des routes nationales, en l'occurrence le contournement de Netstal, l'autoroute de l'Oberland zurichois et la liaison autoroutière Bellinzone – Locarno (cf. p. 2, projets en vert sur la carte). Sept autres projets portent sur des tronçons dont la Confédération estime qu'ils présentent des problèmes importants en termes de fonctionnalité, de sécurité et/ou de compatibilité (cf. p. 2, projets en bleu). Le Conseil fédéral émet des réserves de principe pour ce qui est des projets en question. Ces derniers seront toutefois intégrés dans le PRODES des routes nationales et soumis à un examen complet dans la perspective de la prochaine mise à jour dudit PRODES. En ce qui concerne les six autres projets, la Confédération ne voit pas de nécessité d'agir à l'heure actuelle, notamment parce que la situation n'est pas urgente ou que les documents de planification ne sont plus d'actualité.

Financement des projets sur les tronçons NAR

A l'instar des autres projets sur le reste du réseau des routes nationales, les projets d'extension sur les tronçons NAR sont financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Leur degré de priorité se reflète dans leur intégration dans le PRODES des routes nationales et dans leur affectation aux étapes d'aménagement approuvées par le Parlement. Leur réalisation s'effectue dans les limites des moyens disponibles dans le FORTA, lesquels doivent être alloués en priorité à l'exploitation et à l'entretien des routes nationales.

Aperçu du traitement des projets cantonaux sur les tronçons NAR



L'affectation prévue des projets cantonaux est détaillée ci-après.

Projets définitivement approuvés

Les Chambres fédérales ont déjà approuvé définitivement en 2019 les contournements du Locle, de Näfels et de La Chaux-de-Fonds. En l'état actuel des connaissances, les travaux pourront débuter au plus tôt en 2027 pour le contournement de La Chaux-de-Fonds et en 2030 pour celui de Näfels. Les travaux préliminaires concernant le contournement du Locle ont pu commencer en 2022.

Projets à intégrer dans le PRODES des routes nationales

Les trois projets cantonaux ci-dessous concernent des tronçons dont les capacités sont insuffisantes ou dont l'impact environnemental est trop élevé. Leurs dossiers répondent aux exigences d'une planification globale coordonnée. Le Conseil fédéral prévoit par conséquent de les affecter à l'horizon de réalisation 2040 du PRODES des routes nationales :

- N13 : TI, liaison autoroutière, Bellinzone – Locarno
- N15 : ZH, autoroute de l'Oberland zurichois
- N17 : GL, contournement de Netstal

N13, Liaison autoroutière, Bellinzone – Locarno

Le projet du canton du Tessin délesterait les localités très surchargées de part et d'autre de la vallée d'une grande partie du trafic de transit régional, créant ainsi les conditions requises pour la revalorisation recherchée des zones habitées. Il est coordonné avec le développement territorial visé le long de ces axes.

Le projet a été soumis à un processus de planification complet, il est d'actualité et sa planification est très avancée. Il offre à la Confédération une bonne base pour la suite des travaux. Des questions subsistent concernant la possibilité d'améliorer le regroupement des infrastructures dans la plaine de Magadino, qui en est déjà bien parsemée, et les synergies avec l'étoffement de l'offre en transports publics. Elles seront approfondies et réglées dans la suite du processus de planification.

N15, autoroute de l'Oberland zurichois

Élaboré par le canton de Zurich, ce projet vise à combler le déficit d'aménagement sur la N15 entre la jonction d'Uster-Est et celle de Betzholz. Il délestera la traversée de différentes localités le long du corridor, permettant ainsi de revaloriser les zones d'habitation concernées et d'améliorer la situation pour les transports publics routiers ainsi que pour les piétons et les cyclistes.

Le projet a été soumis à un processus de planification complet, il est coordonné avec le développement territorial et son élaboration est bien avancée.

N17, contournement de Netstal

Le projet du canton de Glaris délestera la localité de Netstal, actuellement surchargée de trafic, au moyen d'une route de contournement. Celle-ci constitue la suite logique du contournement de Näfels qui a déjà été approuvé définitivement. Non seulement le projet délestera les zones d'habitation, qui s'en trouveront revalorisées, mais il améliorera également la qualité de vie au centre de Netstal et la situation pour les transports publics routiers ainsi que celle pour les piétons et les cyclistes.

Le projet est coordonné avec le développement territorial et, en tant que projet définitif cantonal, il est bien avancé.

Projets à examiner dans le cadre du PRODES des routes nationales

Sept projets élaborés par les cantons concernent des tronçons où la situation est préoccupante. Ils sont parfois dépassés ou suscitent des doutes (solution choisie, compatibilité avec les principes généraux de la Confédération ou économicité). Ils seront intégrés dans le PRODES des routes nationales et soumis à un examen approfondi dans le cadre de la mise à jour dudit PRODES. La Confédération se penchera à nouveau sur les différentes solutions pour les corridors concernés et étudiera d'autres options avec les cantons, les régions et les communes impliqués.

Corridor Delémont – Bâle

Le long de la route nationale N18, les cantons du Jura et de Bâle-Campagne proposent trois projets cantonaux avec des planifications distinctes, à savoir le contournement de Delémont, le contournement de Laufon – Zwingen et le tunnel du Muggenberg, afin de délester les traversées des localités et d'éliminer les goulets d'étranglement. Or, il manque une vision d'ensemble du corridor entre Delémont et Bâle. En outre, la réalisation des projets ne permet pas d'obtenir un standard d'aménagement homogène sur l'ensemble du tronçon. Enfin, la compatibilité des solutions retenues avec les principes généraux de la Confédération n'a pas pu être totalement démontrée.

Lac de Constance – vallée de la Thur

Avec le projet Lac de Constance – vallée de la Thur, le canton de Thurgovie prévoit un tracé entièrement nouveau sur environ 33 km. Le projet entend délester les traversées de localités du trafic de transit et y améliorer la situation.

Toutefois, le projet nécessite des surfaces importantes. Malgré des efforts poussés pour améliorer la compatibilité, il porte des atteintes considérables au paysage et entraîne des coûts très élevés par rapport aux avantages qui en découleraient. En fin de compte, il n'est pas certain que le projet soit compatible avec les objectifs de la politique de la Confédération en matière de transports et

d'environnement. Par conséquent, les problèmes feront l'objet d'une analyse approfondie et d'autres solutions seront examinées.

Voie de raccordement de l'Appenzellerland

Avec le projet de voie de raccordement de l'Appenzellerland, les cantons de Saint-Gall, d'Appenzell Rhodes-Extérieures et d'Appenzell Rhodes-Intérieures ont élaboré un projet complet pour éliminer les zones problématiques régionales et locales le long de la N25. Il résoudra les problèmes de trafic à Gossau, créera des réserves pour le regroupement régional du trafic de marchandises et déléstera Herisau du trafic de transit.

À l'échelle nationale, le degré d'urgence est toutefois assez faible. La planification du projet n'est plus entièrement d'actualité. Les adaptations techniques requises entraîneraient des surcoûts et auraient un impact négatif sur l'économicité du projet. En outre, il n'est pas certain que la solution retenue soit compatible avec les objectifs de la politique de la Confédération en matière de transports et d'environnement. Par conséquent, la Confédération procédera à sa propre analyse du tronçon situé entre la N1 et Herisau, et proposera des solutions.

Liaison du Hirzel

Les cantons de Zurich et de Zoug proposent de relier les routes nationales N14 et N3 avec la liaison du Hirzel, ce qui permettrait de déléster la localité de Hirzel, fortement touchée par le trafic de transit, et d'aménager une nouvelle liaison routière de qualité entre la Suisse orientale et la Suisse centrale.

À l'heure actuelle, aucune liaison supplémentaire à grand débit n'est nécessaire entre la Suisse orientale et la Suisse centrale. En outre, il n'est pas certain que cette approche soit compatible avec les objectifs de la politique de la Confédération en matière de transports et d'environnement. La Confédération mènera une étude complémentaire afin de résoudre les problèmes de capacité et de compatibilité environnementale de la traversée de Hirzel.

Contournement de Bivio

La traversée de Bivio est très exiguë. Le canton des Grisons prévoit d'éliminer le goulet d'étranglement grâce au contournement de la localité, ce qui la déléstera du trafic de transit.

Il est impossible de porter un jugement définitif sur le projet cantonal sur la base du processus de planification et de l'état des documents disponibles. Une étude tentera de résoudre le problème de la traversée de Bivio.

Projets non poursuivis

Le Conseil fédéral estime que six projets cantonaux ne doivent pas être poursuivis. Certains ne sont plus d'actualité, tandis que d'autres ne satisfont pas à toutes les exigences en vigueur en matière de transports, de société et d'environnement ou ne répondent pas à des besoins urgents selon le Conseil fédéral. Des solutions concernant des problèmes spécifiques sur les tronçons concernés seront étudiées et financées dans le cadre de la gestion du patrimoine (en dehors du PRODES des routes nationales). Il s'agit des projets suivants :

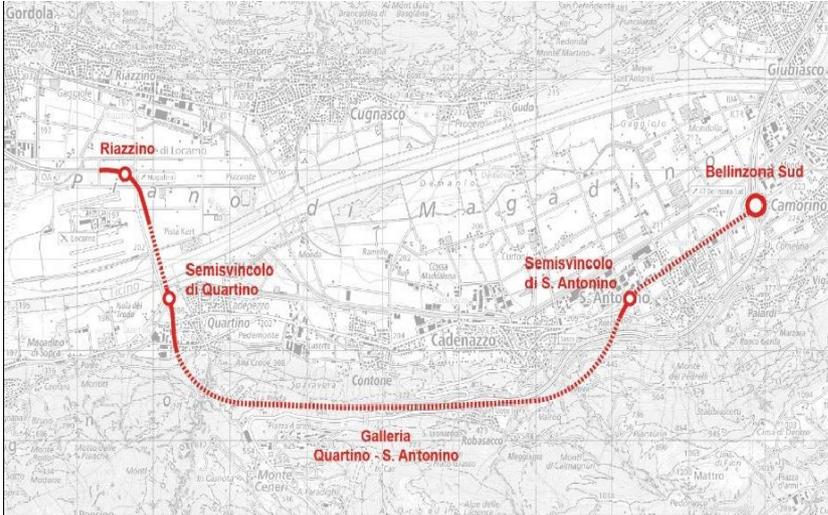
- Raccordement du canal de Galdi (VS) : le projet a été élaboré il y a plus de 20 ans et le tracé de la N6 modifié depuis, si bien que la faisabilité du projet n'est plus garantie. Les projets de portée locale peuvent être réalisés en dehors du PRODES. Le but des améliorations porte essentiellement sur la traversée de Gampel.
- Contournement de Liddes (VS) : le projet prévoit la construction d'un long tronçon sur la N21 pour contourner la localité de Liddes. La Confédération estime que la traversée de Liddes est relativement peu problématique, alors que les coûts de réalisation du contournement sont élevés. Des

améliorations locales sont réalisables par des mesures d'entretien. Cette solution permettrait d'améliorer la traversée de la localité et de mieux protéger la route des dangers naturels.

- Thayngen – Herblingen (SH) : le projet ne résout aucun problème de trafic important. Dans l'ensemble, les coûts d'investissement sont relativement élevés et les avantages assez limités, ce qui pose la question de l'économicité du projet.
- Contournement de Stabio – Gaggiolo (TI) : l'élaboration du projet remonte à plus de 20 ans. La poursuite de l'aménagement routier n'est pas garantie en Italie, et la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio – Varese offre une alternative performante.
- Contournement de Mulegns (GR) : le goulet d'étranglement local sur la N29 a été largement réduit à la suite du déplacement de 8 m d'une maison proche du passage étroit, qui a permis d'élargir ce dernier et de l'équiper d'un trottoir.
- Contournement de Cunter / Savognin (GR) : malgré leur étroitesse, les traversées de ces localités présentent peu de surcharges de trafic et de problèmes de compatibilité. Pendant la saison touristique, l'augmentation du trafic accentue temporairement l'effet de cloisonnement de la N29. Les coûts afférents à la route de contournement proposée sont disproportionnés par rapport aux avantages escomptés du projet.

Projets NAR intégrés dans le PRODES des routes nationales et affectés à l'horizon de réalisation 2040

N13, liaison autoroutière, Bellinzone – Locarno

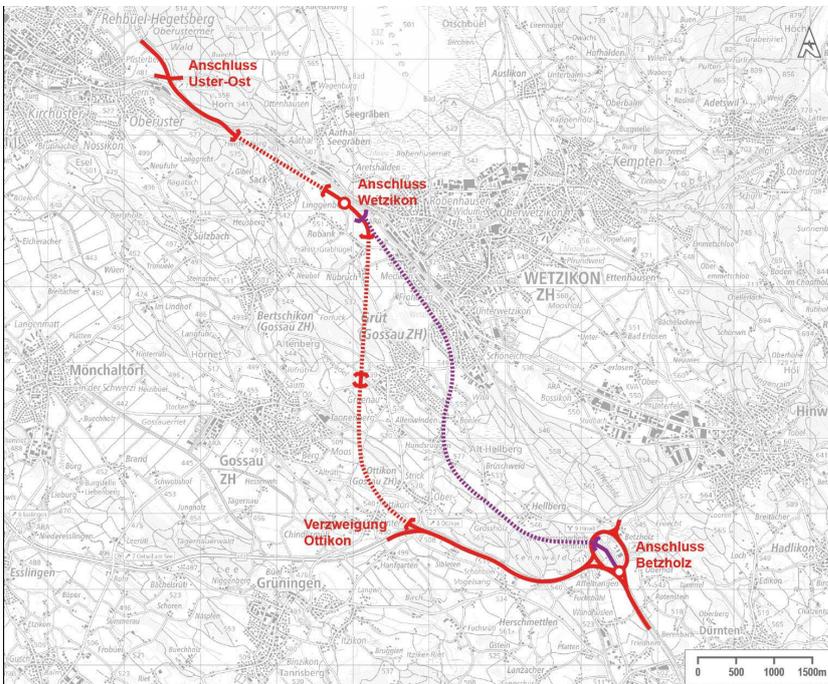


Évaluation de la Confédération :

- + résolution de problèmes importants
- + délestage des localités
- + revalorisation des zones habitées
- + planification complète et d'actualité

Le projet du canton du Tessin prévoit une nouvelle liaison autoroutière de 11 km, en grande partie en tunnel, entre l'A2 (Bellinzone-Sud) et Locarno.

N15, autoroute de l'Oberland zurichois

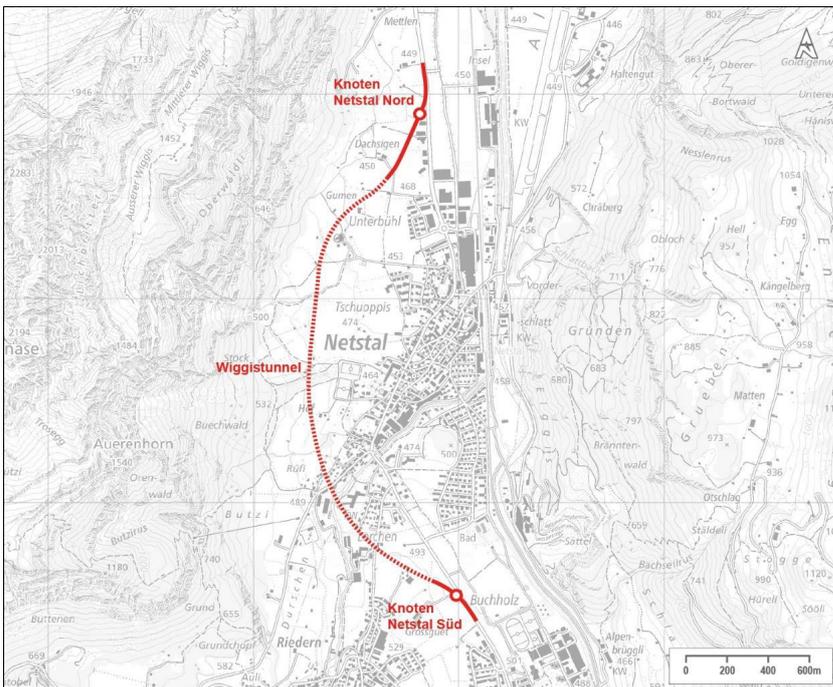


Évaluation de la Confédération :

- + solution permettant de remédier à des situations inacceptables pour la traversée de localités
- + revalorisation des zones habitées
- + améliorations pour les TP, les piétons et les cyclistes
- + planification complète

Le projet du canton de Zurich entend combler le déficit d'aménagement sur la N15 entre la jonction d'Uster-Est et celle de Betzholz. Le tronçon est aménagé en tant que route à grand débit et passe en grande partie par un tunnel.

N17, contournement de Netstal



Évaluation de la Confédération :

- + délestage du trafic de transit
- + suite logique du contournement de Näfels
- + revalorisation des zones habitées
- + améliorations pour les TP, les piétons et les cyclistes

Le projet du canton de Glaris entend délester la localité de Netstal (commune de Glaris), où le trafic est actuellement surchargé, au moyen d'une route de contournement.