



# PRODES des routes nationales : étapes de planification et priorités

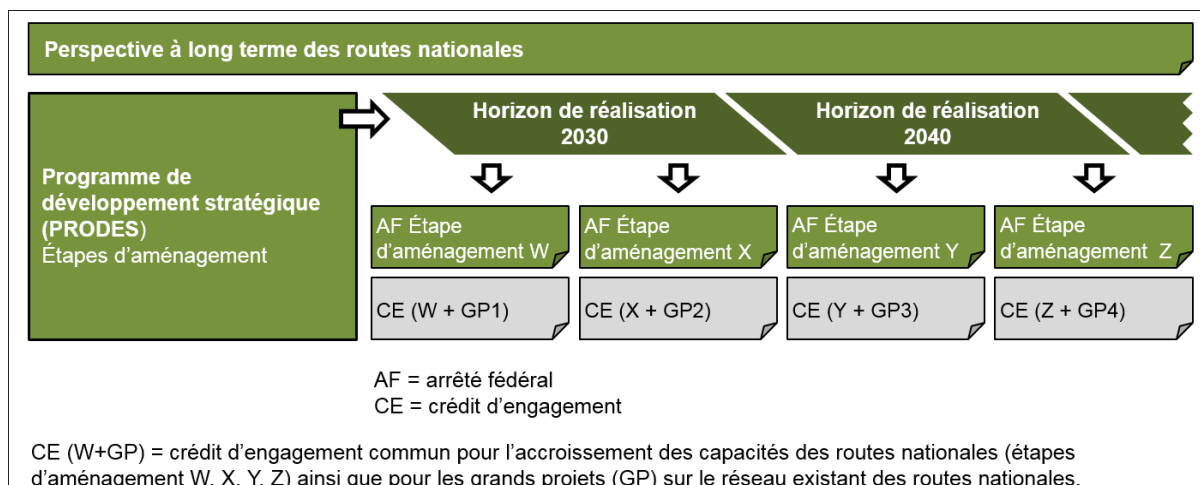
Fiche d'information 17.1.2018

Le peuple et les cantons ont accepté en date du 12 février 2017 la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Celui-ci donnera les moyens à la Confédération d'investir suffisamment à long terme pour les routes nationales et les projets d'agglomération. Il entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018 en même temps que le programme de développement stratégique (PRODES). Celui-ci englobe tous les projets d'extension des routes nationales et établit un ordre de priorité. Le Parlement adopte le programme en règle générale tous les quatre ans et approuve les projets bien avancés.

Le PRODES des routes nationales repose sur des études de planification et des études préliminaires faites au préalable. Sur la base d'une vision à long terme, les mesures d'accroissement des capacités nécessaires sont ainsi définies et convenues avec les services concernés. Le programme englobe tous les projets nécessaires et pertinents du point de vue économique.

## Les trois degrés de priorité des projets PRODES

- Les projets prioritaires et les plus utiles du point de vue actuel sont affectés à l'**horizon de réalisation 2030**.
- Une fois que la planification des projets de l'horizon de réalisation 2030 a atteint un état d'avancement défini, ceux-ci sont intégrés dans une **étape d'aménagement**. Il s'agit des projets qui auront vraisemblablement été menés jusqu'à 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 la validation de ces projets ainsi que le crédit d'engagement nécessaire à leur réalisation.
- Le Conseil fédéral a réuni dans l'**horizon de réalisation 2040** des projets également nécessaires pour maintenir la fonctionnalité du réseau, mais moins urgents. Pour la plupart d'entre eux, la planification est aussi moins avancée que celle des projets de l'horizon de réalisation 2030.



## Critères de répartition des projets dans les différents degrés de priorité

### Phase 1 : évaluation complète

La procédure d'évaluation se fonde sur les indicateurs du système NISTRA (indicateurs de développement durable pour les projets d'infrastructure routière) et comprend les trois instruments d'analyse suivants :

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

### Phase 2 : prise en considération d'autres aspects

- **Concentration sur les tronçons les plus urgents** : il est prévu de réaliser en priorité les projets qui élimineront les goulets d'étranglement les plus sévères, créeront les redondances manquantes ou remédieront aux défaillances techniques en matière de circulation et de sécurité.
- **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 à l'intérieur du tissu bâti souhaitée par l'aménagement du territoire et contribuent à délester le réseau routier urbain.
- **Valorisation urbanistique** : lorsque les routes nationales traversent des zones d'habitation, il convient de privilégier les variantes d'élargissement 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 doit aller 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 concret de réalisation.
- **Possibilités d'entretien** : sur les routes nationales très fréquentées, il devient de plus en plus important de garantir les possibilités d'entretien. C'est notamment le cas pour les tunnels et les 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 le problème** : le Conseil fédéral est réservé en ce qui concerne les élargissements qui déplacent les encombrements sur d'autres tronçons routiers.
- **Éviter de concurrencer les transports publics** : les projets seront également moins bien notés dans les zones où la part modale des TP est faible. Le Conseil fédéral estime que le potentiel de report sur les TP y est assez élevé.