



PRODES des routes nationales : projets et utilité

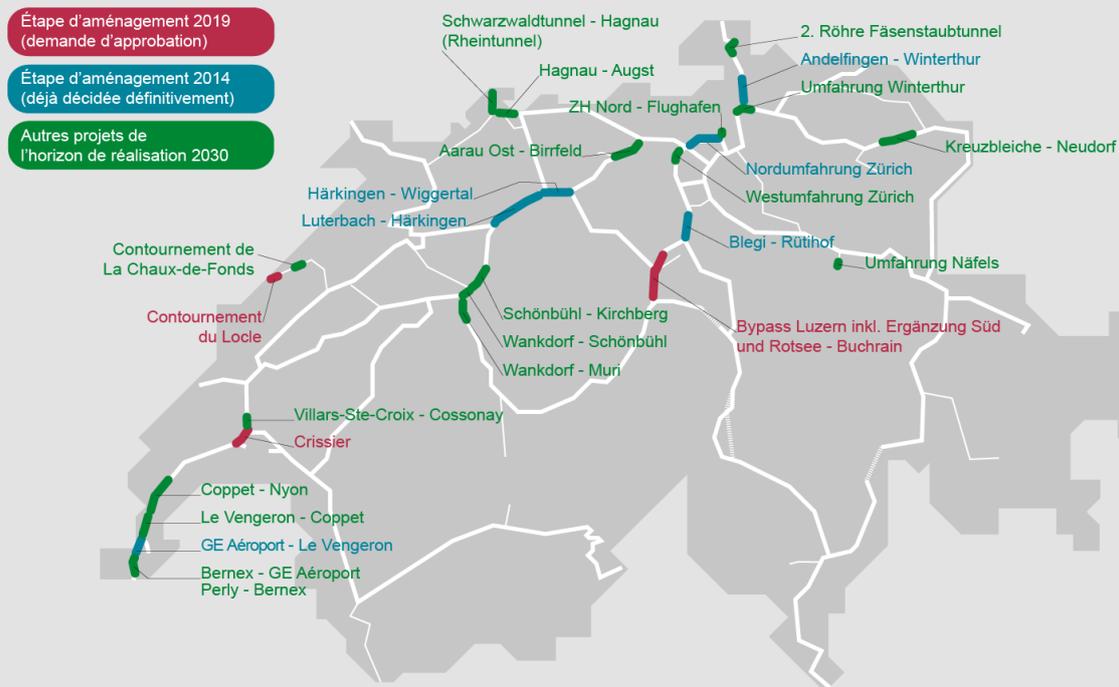
Fiche d'information – 14.9.2018

Le Conseil fédéral entend maintenir et améliorer le fonctionnement du réseau des routes nationales. Afin d'éviter les embouteillages, les autoroutes devront être aménagées par des mesures ciblées aux endroits névralgiques. Les projets en ce sens font l'objet du programme de développement stratégique (PRODES). Il est prévu d'investir 14,8 milliards de francs d'ici à 2030 pour leur réalisation. Il s'agira principalement de mesures d'extension dans les agglomérations. Quatre projets devraient être adoptés définitivement par le Parlement dans le cadre de l'étape d'aménagement 2019.

Programme de développement stratégique des routes nationales

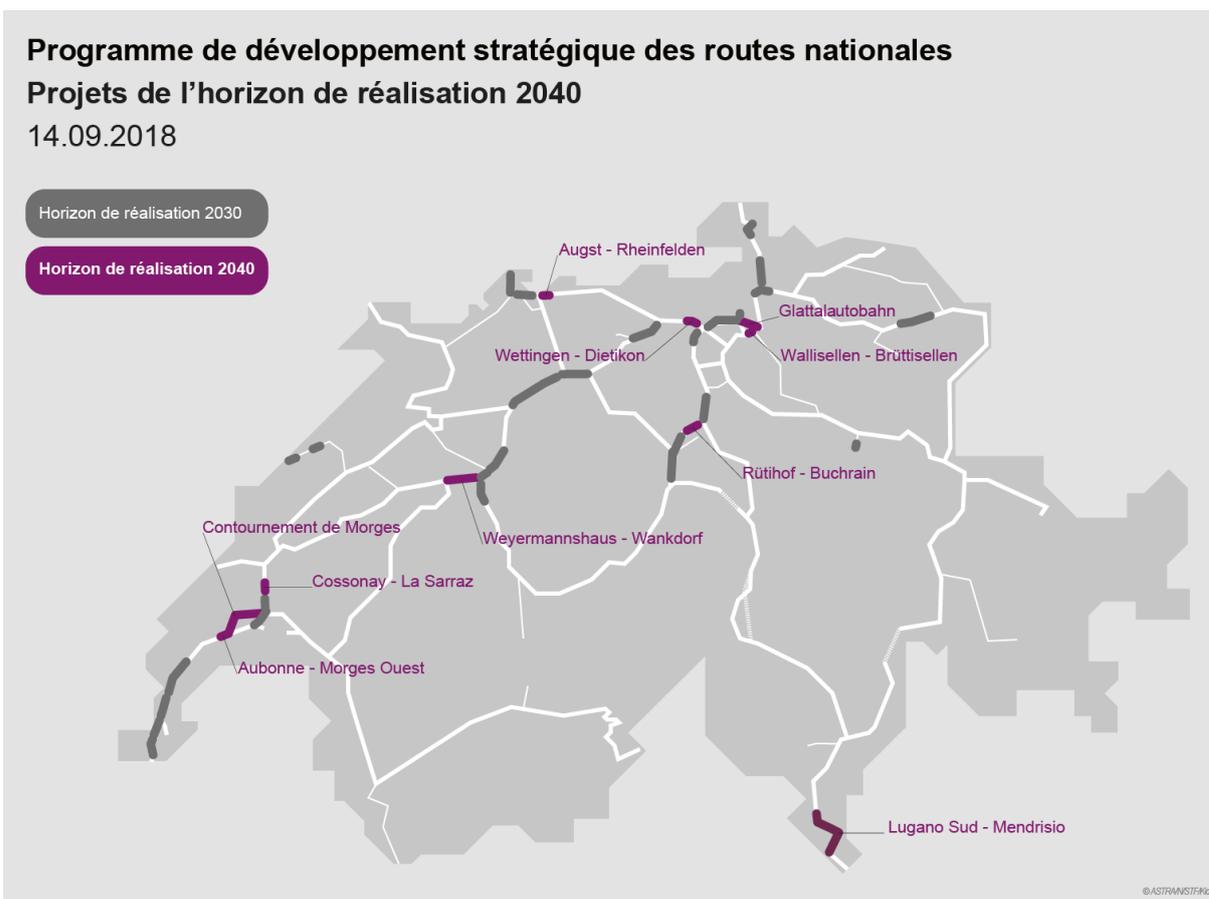
Projets de l'horizon de réalisation 2030

14.09.2018



Le Conseil fédéral considère comme prioritaires les projets réunis dans l'**horizon de réalisation 2030**. Ces derniers concernent principalement les agglomérations. Le Conseil fédéral a sélectionné parmi eux trois projets pour les affecter à l'**étape d'aménagement 2019** : le contournement de Lucerne (y c. l'élargissement du tronçon Rotsee – Buchrain ainsi que l'extension du tronçon Kriens – Hergiswil), l'élimination du goulet d'étranglement de Crissier et le contournement du Loche. Il demande l'approbation de

ces projets, dont la planification est déjà bien avancée, ainsi que l'octroi du crédit d'engagement nécessaire.



Projets du PRODES affectés à l'horizon de réalisation 2040

Dans l'**horizon de réalisation 2040** sont réunis les projets également nécessaires pour maintenir la fonctionnalité, mais moins urgents. Leur planification est aussi moins avancée.

Les projets du PRODES atténueront les problèmes de circulation dans toutes les régions

Région	Situation	Mesures du PRODES
Genève - Vaud	Nécessité urgente de prendre des mesures pour l'ensemble du système de transport. Goulet d'étranglement de degré III (le plus élevé) sur l'autoroute entre l'échangeur de Perly et la jonction de Coppet. Sur les autoroutes de la région de Genève, il faut s'attendre d'ici à 2040 à des surcharges du trafic quotidiennes et durables.	Élargissement continu à six voies des tronçons de route nationale entre l'échangeur de Perly et la jonction de Nyon. Les projets d'extension en ce sens devraient être entrepris d'ici à 2030. Hormis le projet d'extension entre Genève Aéroport et Le Vengeron, déjà définitivement approuvé, les autres projets ne présentent toutefois pas encore une planification suffisamment fiable pour permettre une adoption définitive.
Vaud	La pression est très forte dans la région de Lausanne. Goulet d'étranglement de degré III sur l'A1 entre Morges-Est et Cossonay ainsi que sur l'A9 entre Vennes et Belmont. Entre Aubonne et Morges ainsi qu'entre Cossonay et La Sarraz, il faut s'attendre d'ici à 2040 à des embouteillages quotidiens d'une à deux heures (degré II). Problèmes de compatibilité dans la région de Morges : la route nationale traverse des zones à forte densité de population.	Élargissement à long terme de l'ensemble du réseau des routes nationales dans la région de Lausanne-Morges. Horizon de réalisation 2030 : élargissements à Crissier et sur le tronçon Villars-Ste-Croix – Cossonay. Horizon de réalisation 2040 : contournement de Morges, Aubonne – Morges-Ouest et Cossonay – La Sarraz. Pour le tronçon Lausanne – Montreux, l'OFROU réalise actuellement une étude préliminaire.
Berne / Soleure	Très forte surcharge sur l'A6 dans la région de Berne, sur le tronçon Ostring – Muri (degré III). Goulets d'étranglement de degré II entre Weyermannshaus et Kirchberg ainsi qu'entre Wankdorf et Ostring. Goulet d'étranglement entre Luterbach et Härkingen.	Aménagement de six voies entre Luterbach et Härkingen déjà définitivement adopté. Élargissements autoroutiers au cœur de l'agglomération de Berne affectés à l'horizon de réalisation 2030 : Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg et Wankdorf – Muri (en majeure partie souterrains). Approbation définitive de ces projets pas encore possible en raison de l'état actuel de leur planification. Horizon de réalisation 2040 : accroissement de capacité sur le tronçon Weyermannshaus – Wankdorf. Priorité moindre pour les projets d'extension Muri – Rubigen et Kirchberg – Luterbach.
Soleure / Argovie	Nécessité urgente de prendre des mesures pour le tronçon Aarau-Est – Dietikon. Le manque de capacités entraînera d'ici à 2040 deux à quatre heures d'embouteillages quotidiens (degré III). Le tronçon Wiggertal – Aarau-Est (degré I) est moins fortement touché.	Horizon de réalisation 2030 : projet d'extension Aarau-Est – Birrfeld. Planification à un stade encore précoce pour les projets Wiggertal – Aarau-Est, Birrfeld – Wettingen (y compris le 4 ^e tube du tunnel du Baregg) et Wettingen – Dietikon. Étude en cours pour le grand contournement de la vallée de la Limmat.
Zurich / Schwyz	Une des surcharges les plus importantes du pays sur le réseau des routes nationales. En l'absence de mesures d'extension, le trafic risque d'être totalement paralysé d'ici à 2040. Il est également urgent d'agir sur les routes nationales de la région de Winterthur : les problèmes d'engorgement et de compatibilité perdureront malgré l'élargissement à quatre voies qui a été décidé pour le tronçon Kleinandelfinden – Winterthur.	Projets d'extension Limmattal – Urdorf-Sud et Zurich-Nord – Zurich Aéroport affectés à l'horizon de réalisation prioritaire 2030. Approbation définitive pas encore possible en raison de l'état de leur planification. La construction de l'autoroute du Glattal est également nécessaire (horizon de réalisation 2040). Pour ce projet, il existe une solution consolidée avec le canton et la région. Projet lié à l'élargissement du tronçon Wallisellen – Brüttisellen. Il est également urgent d'intervenir dans la région de Winterthur : élargissement du contournement de Winterthur affecté à l'horizon de réalisation 2030.
Zurich / Schaffhouse	Dans la région de Schaffhouse, la situation est problématique à différents égards : goulet d'étranglement important sur le tronçon Mutzental – Uhwiesen, et situation insatisfaisante quant aux possibilités d'entretien du réseau dans les tunnels de Cholfirst et de Fäsenstaub.	Élargissement du tronçon Schaffhouse-Sud – Herblingen (avec la construction d'un second tube au tunnel de Fäsenstaub) considéré comme nécessaire et prioritaire (horizon de réalisation 2030). Élargissement du tunnel de Cholfirst possible seulement après la réalisation du second tube du tunnel de Fäsenstaub.

Glaris	Traversée de Näfels saturée	Intégration de la route principale H17 Niederurnen – Glaris dans le réseau des routes nationales le 1 ^{er} janvier 2020. Contournement de Näfels classé prioritaire (horizon de réalisation 2030).
St-Gall	Nécessité d'agir sur les tronçons Kreuzbleiche – Neudorf et Neudorf – Meggenhus, où il faut s'attendre à un goulet d'étranglement de degré maximal pour 2040. La succession rapide de jonctions et les nombreux entrecroisements de voies posent problème.	Horizon de réalisation prioritaire 2030 pour l'élargissement du tronçon Kreuzbleiche – Neudorf, qui inclut la construction d'un troisième tube dans le tunnel du Rosenberg. En fait partie intégrante la bretelle autoroutière qui relie la route nationale à la gare de marchandises. Élargissement du tronçon Neudorf – Meggenhus prévu seulement après 2040.
Bâle / Argovie / Bâle-Campagne	Le réseau des routes nationales de la région de Bâle fait partie des tronçons les plus chargés de Suisse. Des embouteillages surviennent régulièrement aujourd'hui déjà. Une aggravation de la situation est à prévoir d'ici à 2040. Tronçon situé entre la jonction de la gare badoise et l'échangeur de Rheinfelden classé en degré de surcharge III. Absence de possibilités d'évitement en cas d'accidents ou de travaux d'entretien. Au centre de l'agglomération, l'autoroute traverse la zone d'habitation.	Projet général pour l'extension des routes nationales entre Hagnau et la gare badoise (y c. le tunnel du Rhin et les liaisons en direction de la France et de l'Allemagne) en cours d'élaboration à l'OFROU : horizon de réalisation 2030. Peu après ou en même temps que la mise en service du tunnel du Rhin, élargissement du tronçon situé entre les échangeurs de Hagnau et d'Augst. Aménagement du tronçon Augst – Rheinfelden affecté à l'horizon de réalisation 2040.
Lucerne / Nidwald / Obwald / Zoug	Double nécessité d'agir dans la région de Lucerne/Zoug. D'une part, il faut s'attendre d'ici à 2040 à des goulets d'étranglement de degré II sur les tronçons Rotsee – Kriens et Rotsee – Rütihof et à un goulet d'étranglement de degré I sur le tronçon Kriens – Hergiswil. D'autre part, des mesures sont nécessaires pour améliorer les possibilités d'entretien ; les travaux occasionnent en effet de gros embouteillages.	La réalisation de l'élargissement à six voies entre Blegi et Rütihof constitue déjà une première étape pour garantir à long terme la capacité des routes nationales. La planification du contournement de Lucerne, y compris l'extension sud entre Kriens et Hergiswil, est bien avancée, d'où son affectation à l'étape d'aménagement 2019. Le Conseil fédéral demande au Parlement d'approuver définitivement le projet et d'octroyer le crédit d'engagement nécessaire. L'élargissement du tronçon Rotsee – Buchrain (aménagement nord) interviendra en même temps. Tronçon Buchrain – Rütihof affecté à l'horizon de réalisation 2040. Élargissement du tronçon Sarnen-Nord – Alpnach – Lopper prévu après 2040.
Tessin	Degré de surcharge III à prévoir d'ici à 2040 entre Lugano-Sud et Melide/Bissone. Degré de surcharge II entre Melide/Bissone et Mendrisio. Degré de surcharge I pour le tronçon Lugano-Nord – Lugano-Sud. Manque de redondances notamment entre Lugano-Sud et Mendrisio. Accessibilité limitée de Lugano en cas de fermeture du tunnel San Salvatore.	Horizon de réalisation 2040 (planification à approfondir encore) : élargissement à six voies du tronçon entre Lugano-Sud et le tunnel San Salvatore, construction d'un troisième tube au tunnel San Salvatore, élargissement des deux tubes du tunnel de Maroggia, réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence au sud du tunnel de Maroggia pour une durée limitée.
Grisons	Nécessité d'agir sur l'A13 en raison de l'inhomogénéité du réseau. Seulement une voie de circulation dans chaque sens entre le tunnel d'Isla Bella et la jonction de Reichenau. Cette réduction des voies entraîne régulièrement un gros embouteillage et empêche un écoulement homogène du trafic. Les routes nationales à une voie et à trafic bidirectionnel sont problématiques en termes de sécurité.	Le Conseil fédéral intègre l'élargissement du tronçon Reichenau – Rothenbrunnen dans le PRODES, mais il ne peut donner encore aucune précision concernant l'horizon de réalisation. L'OFROU commencera à effectuer une étude préliminaire en vue de la prochaine mise à jour du programme afin de déterminer la solution la plus appropriée pour éliminer cette inhomogénéité du réseau.
Neuchâtel	Traversées saturées de La-Chaux-de-Fonds et du Locle	Intégration de la route principale H20 entre Neuchâtel, Le Locle et le Col des Roches dans le réseau des routes nationales le 1 ^{er} janvier 2020 (en même temps que Näfels ; cf. Glaris). Délestage des traversées de La Chaux-de-Fonds et du Locle affecté à l'horizon de réalisation prioritaire 2030. En raison de la réduction des moyens financiers, il n'est toutefois pas possible d'approuver les deux projets simultanément, bien qu'ils soient prêts à être réalisés. Le Conseil fédéral estime que la situation la plus urgente est celle du Locle. Il affecte donc le contournement du Locle à l'étape d'aménagement 2019 et propose son approbation définitive.