

# Situation et aménagement du réseau suisse des routes nationales

Sont considérées comme routes nationales les principales voies de communication du pays. Aujourd'hui, 93% du réseau des routes nationales tel qu'il a été arrêté est en service. Cette année, la Confédération investira plus de 2,1 milliards de francs dans ce réseau. Rappelons que l'an dernier, la performance kilométrique des routes nationales s'élevait à plus de 22,5 milliards de véhicule-kilomètre. Aussi, le défi à relever consiste à offrir un réseau, d'une part, capable d'absorber le trafic qu'occasionne la mobilité actuelle et, de l'autre, apportant aux usagers un cadre sûr et approprié, qui ne nuit pas à l'environnement et d'un prix raisonnable pour les constructeurs et exploitants.



Environ un tiers de la performance kilométrique des véhicules circulant en Suisse est réalisée sur les routes nationales, alors qu'elles ne représentent que 2% des voies de communication. Il est nécessaire d'avoir un réseau de routes nationales dense et performant si l'on veut réduire les coûts du transport des personnes et des marchandises. Photo: OFROU

## Importance des routes nationales

Nos routes nationales doivent satisfaire à des critères techniques stricts. Elles doivent surtout garantir une circulation sûre et économique. L'année dernière, la performance kilométrique<sup>1</sup> des routes nationales s'élevait à plus de 22,5 milliards de véhicule-kilomètre. Si l'on mettait bout à bout ces véhicule-kilomètre, le tronçon que l'on obtiendrait correspondrait à 500 000 fois la circonférence de la Terre ou plus de 150 fois la distance jusqu'au soleil. Cela signifie qu'environ un tiers de la performance kilométrique des véhicules circulant en Suisse est réalisée sur les



**Rahel Galliker**  
Responsable du domaine  
Politique, économie,  
affaires internationales,  
Office fédéral des routes  
OFROU, Ittigen (BE)

routes nationales. Cela est d'autant plus étonnant que seules 2% des routes en Suisse sont classées comme telles. Il est nécessaire d'avoir un réseau de routes nationales dense et performant si l'on veut réduire les coûts du transport des personnes et des marchandises. Il est indispensable que les coûts de transport soient faibles si l'on veut se spécialiser dans la chaîne logistique et parvenir à une division du travail de haut niveau. Chaque site présente des avantages comparatifs pour la production de produits ou de services. Aussi, pour permettre une concentration de la production sur un site bien précis, il faut pouvoir procéder à des échanges bon marché des produits intermédiaires ou finis. Par conséquent, l'infrastructure des routes nationales revêt une importance économique capitale pour la mobilité de la main-d'œuvre comme des marchandises produites. La petite économie de marché qu'est la Suisse dépend, à la fois pour l'importation et l'exportation de ses biens, d'une infrastructure capable d'absorber le trafic (surtout routier), afin qu'elle soit en mesure de gérer la chaîne logistique avec efficacité, souplesse et fiabilité.

Graphique 1

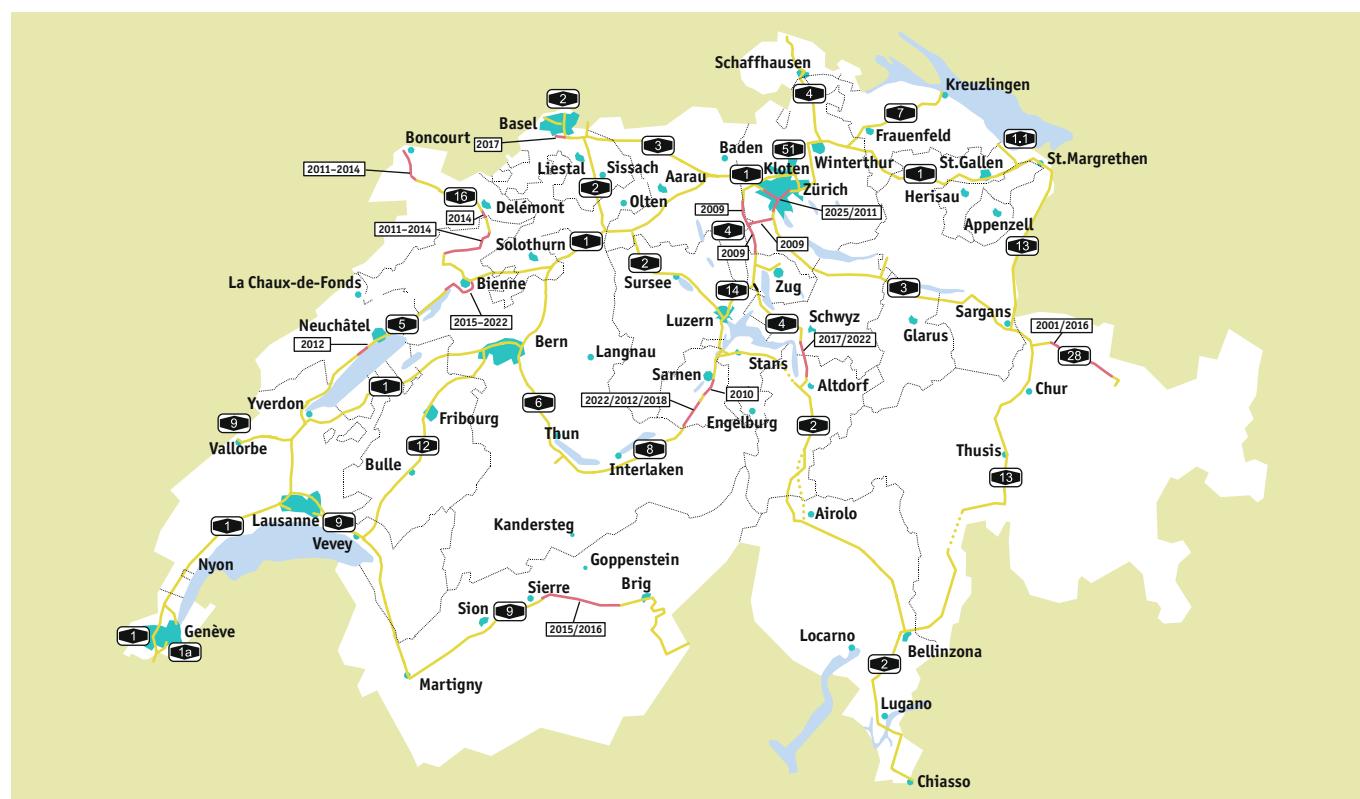
## Réseau actuel des routes nationales suisses et ouvertures probables

Remaniement du 7<sup>e</sup> programme à long terme, variante 2008.104

■ En service

■ Ouverture

□ Année



Source: OFROU / La Vie économique

## Le réseau suisse des routes nationales

En 1960, l'Assemblée fédérale a fixé l'essentiel du réseau des routes nationales et l'a rapporté dans un arrêté fédéral<sup>2</sup>. Cette décision s'appuyait sur une planification de plusieurs années d'une commission du Département fédéral de l'intérieur (DFI). Celle-ci avait pour mission d'examiner toutes les questions d'ordre politique, technique, économique, financier et juridique en rapport avec la question. Dans son message à l'Assemblée fédérale du 5 février 1960 sur la définition du réseau des routes nationales<sup>3</sup>, le Conseil fédéral indiquait, entre autres, ceci: [...] *Un État a rarement l'occasion d'instaurer d'un seul coup, pour un certain genre de voies de communication, un régime entièrement nouveau, répondant à une conception générale et, ce faisant, de satisfaire pour des dizaines d'années les exigences de la vie moderne. L'établissement du réseau des routes nationales n'est pas chose facile, car les décisions touchent dans une mesure extrême les intérêts des cantons, des automobilistes, du tourisme et de notre économie en général. Nous pensons que le projet qui vous est soumis tient justement compte*

*de ces intérêts.* [...] Le réseau des routes nationales arrêté sur la base de ce message n'a, du reste, pas été modifié depuis cette date, abstraction faite de quelques ajouts mineurs comme le tunnel routier du Gothard ou la Transjurane.

## De nouvelles compétences avec la RPT

Jusqu'à la fin de 2007, la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales étaient assumés conjointement par la Confédération et les cantons. Ces derniers construisaient, entretenaient et exploitaient les routes nationales et en étaient propriétaires. La Confédération, quant à elle, exerçait la haute surveillance et contribuait pour une part importante au financement des tâches assurées par les cantons. L'entrée en vigueur de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) le 1<sup>er</sup> janvier 2008 a changé les attributions dans le domaine des routes nationales. Celles-ci appartiennent désormais à la Confédération, laquelle est devenue seule responsable de la construction, de l'aménagement et de l'entretien, mais aussi

1 Performance kilométrique 2008 = trafic journalier moyen sur la route nationale x 366 jours x kilomètres de longueur du réseau réalisé.

2 Arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11)

3 FF 1960 I 637

Tableau 1

## Notions

<b>Construction</b>	Achèvement/réalisation du réseau des routes nationales tel que décidé au 1 <sup>er</sup> janvier 2008. L'achèvement est une tâche commune des cantons et de la Confédération. La part fédérale est financée par le fonds d'infrastructure. Réalisation des tronçons de route nationale adoptés dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales après le 1 <sup>er</sup> janvier 2008. Cette tâche incombe à la Confédération. Son financement s'effectue par le biais du financement spécial pour la circulation routière.
<b>Aménagement</b>	Aménagement des routes nationales existantes, p.ex. la construction d'écrans acoustiques ou l'ajout de voies de circulation, l'adaptation de la route à de nouvelles normes techniques ou de sécurité.
<b>Entretien</b>	Mesures de conservation du patrimoine routier sur les routes nationales existantes, p.ex. l'assainissement des voies ou la remise en état des ponts.
<b>Réfection</b>	Terme générique comprenant les gros travaux d'aménagement et d'entretien sur les routes nationales existantes.
<b>Exploitation et entretien courant</b>	Mesures d'exploitation des routes nationales, p.ex. le service hivernal, le nettoyage de la chaussée ou l'entretien des surfaces vertes.

Source: OFROU / La Vie économique

du financement des routes nationales, à l'exclusion de l'achèvement du réseau arrêté. Ce dernier demeure une tâche commune entre Confédération et cantons.

### Financement du réseau des routes nationales suisses

La Confédération finance le réseau des routes nationales par le biais du *fonds spécial de la circulation routière* (FSCR). Celui-ci est alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, la surtaxe sur les carburants et la vignette autoroutière. L'an dernier, une somme totale d'environ 3,9 milliards de francs a nourri le FSCR. Ces ressources sont à affectation obligatoire, ce qui met en exergue le lien étroit entre les usagers de la route et leur taxation. Ce système garantit surtout que les coûts liés aux routes nationales soient en grande partie (voire exclusivement dans le cas de la vignette autoroutière) supportés par les usagers. Par ailleurs, ce type de système d'affectation obligatoire joue un rôle de levier destiné à forcer les acteurs politiques à prendre les bonnes décisions en matière d'investissements à long terme. Les dépenses fédérales pour les routes nationales proviennent généralement directement du FSCR. En parallèle, les mesures de suppression des goulets d'étranglement sur les routes nationales et l'achèvement du réseau tel qu'il a été décidé sont financés par le fonds d'infrastructure<sup>4</sup> depuis début 2008. L'Assemblée fédérale a débloqué 5,5 milliards de francs du fonds d'infrastructure pour la suppression des goulets d'étranglement et 8,5 milliards pour l'achèvement du réseau.

Le fonds d'infrastructure est également alimenté par le FSCR et ses ressources sont destinées à favoriser une mobilité efficace et respectueuse de l'environnement au service d'une société et d'une économie modernes.

### Achever le réseau

En 1963, un tronçon de la N1<sup>5</sup> entre Genève et Lausanne, premier bout de route nationale, a été ouvert à la circulation. Puis, petit à petit, de nouveaux segments prévus par l'arrêté ont été construits et mis en service. Aujourd'hui, environ 1760 kilomètres sont en service, soit 93% du réseau tel qu'il a été décidé. Il manque donc à peu près 126 kilomètres. Il reste encore, par exemple, la N8 dans le secteur de Lungern et Giswil (dans le canton d'Obwald), la N9 en Haut-Valais ou certaines parties de la N16, la Transjurane (dans les cantons de Berne et du Jura). Selon le Conseil fédéral, les éléments manquants du réseau sont absolument prioritaires. En d'autres termes, la majeure partie d'entre eux seront construits d'ici à 2015. Cette année, divers tronçons seront mis en service, dont les quatre voies entre Bergermoos et Fildern (N1, canton de Zurich) et entre Uetliberg-est et Fildern (N4, canton de Zurich), parties tous deux du contournement ouest de Zurich. La Confédération finance l'achèvement du réseau par le biais des 8,5 milliards de francs prévus à cet effet dans le fonds d'infrastructure. Chaque année, l'Assemblée fédérale fixe les moyens alloués à l'achèvement du réseau des routes nationales dans le budget. Des crédits pour 965 millions de francs ont été débloqués pour 2009. Environ un tiers de cette somme sera dépensé pour la réalisation de projets romands.

### Aménagement, entretien et exploitation

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation du réseau des routes nationales existantes relèvent de la Confédération. Il s'agit de garantir la sécurité et la fluidité du trafic ainsi que la praticabilité des routes tout en réduisant les perturbations. L'Office fédéral des routes (Ofrou) se charge de la majorité de ces tâches, en menant une collaboration étroite avec les cantons et d'autres partenaires nationaux et internationaux.

1. *Entretien et aménagement*: en moyenne, les routes nationales font l'objet de travaux d'entretien tous les quinze ans. On en profite souvent pour procéder à des aménagements. Ces deux types de travaux nécessitent généralement une bonne planification et d'importantes ressources financières et humaines. La combinaison

des travaux d'entretien et d'aménagement crée des synergies et permet de réduire le nombre de chantiers, donc les entraves sur la voie publique. Cette année, la Confédération investit plus de 1,18 milliard de francs dans l'entretien et l'aménagement des routes nationales.

2. *Exploitation*: la Confédération assure l'exploitation des routes nationales par le biais de conventions de prestations conclues avec onze unités territoriales. Dans les faits, il s'agit des cantons ou d'organismes désignés par eux. L'indemnisation qu'ils reçoivent pour l'exploitation du réseau se base globalement sur la prestation et non sur les dépenses.

### L'avenir du réseau de routes nationales

Depuis la définition du réseau des routes nationales il y a presque cinquante ans, le volume du trafic a progressé de manière fulgurante. Les prévisions tablent d'ailleurs sur une poursuite de cette tendance. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec) estime qu'entre 2000 et 2030, le trafic motorisé individuel augmentera de 15 à 29%<sup>6</sup>. L'urbanisation pose, en outre, de nouvelles exigences aux routes nationales. En moyenne, le réseau des routes nationales ne cesse de vieillir et de se rallonger. Il est doté d'installations et de constructions toujours plus complexes, notamment les tunnels, et doit répondre à une multitude de prescriptions en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Les nouvelles conditions-cadres, en mutation permanente, seront tout comme le financement les grands défis de l'avenir. La Confédération a classé ces problèmes en grandes catégories décrites ci-après.

#### Exploitation optimale des capacités existantes grâce à la gestion du trafic

La gestion du trafic doit permettre d'exploiter de façon optimale la capacité des routes nationales existantes. La circulation doit être fluide, calme, sûre et pauvre en émissions. La gestion du trafic des routes nationales englobe quatre éléments: la gestion de réseau, celles des axes et des nœuds ainsi que l'information routière.

#### Adaptation complète de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Le réseau des routes nationales a été complètement revu sur la base des critères fixés par le Conseil fédéral dans le plan sectoriel des transports. La procédure de consultation a été lancée durant l'été 2008. Si l'on veut assurer à terme que toutes les régions du pays

soient reliées de manière cohérente au reste du réseau, il faudrait reclasser plusieurs routes et les incorporer au réseau, auquel cas elles relèveraient de la Confédération. Cela nécessiterait que les cantons compensent les coûts induits. Or, la proposition que celle-ci a faite aux cantons en ce sens a été mal accueillie. Une médiation est en cours pour parvenir à une solution.

#### Suppression des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales

L'Assemblée fédérale a débloqué une enveloppe financière pour éliminer les goulets d'étranglement – saturation du trafic compromettant le bon fonctionnement du réseau – dans le fonds d'infrastructure. La procédure de consultation relative au message sur l'élimination de tels goulets d'étranglement est en cours actuellement. Le Conseil fédéral est d'avis de supprimer en priorité les goulets des tronçons Härkingen-Wiggertal (N1, cantons de Soleure et d'Argovie) et Blegi-Rütihof (N4, cantons de Lucerne et de Zoug).

#### Financement

Sur le moyen terme, le financement des routes nationales et des tâches qui en découlent paraît compromis. C'est la raison pour laquelle, en décembre 2008, le Conseil fédéral a proposé diverses options d'alimentation du FSCR parallèlement au message. À long terme, on ne peut exclure un bouleversement complet du modèle de financement. Le défi consiste à trouver le cadre approprié à une réalité en mutation permanente et à assurer son financement. ■

4 Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LFinfr, RS 725.13).

5 En règle générale, les routes nationales sont marquées par un «N» et un chiffre; il peut s'agir d'autoroutes ou de semi-autoroutes ou encore de routes à trafic mixte. Les principales routes et semi-autoroutes sont marquées par un «A» et un chiffre. Ce réseau comporte les routes nationales, mais aussi d'autres autoroutes et semi-autoroutes cantonales. La dénomination «A» est surtout pertinente pour l'information routière.

6 Perspectives d'évolution du trafic voyageurs jusqu'en 2030, Office fédéral du développement territorial, 2006