



Évaluation des avantages conférés par des projets relatifs aux routes nationales

Fiche d'information – 16 août 2024

L'Office fédéral des routes (OFROU) utilise plusieurs analyses et critères d'évaluation multimodaux standardisés, qui servent de base aux décideurs politiques pour statuer sur l'opportunité de réaliser des projets d'aménagement ponctuels. Certains aspects sont quantifiables, tandis que d'autres se traduisent en termes qualitatifs sur la base de critères prédéfinis. Le résultat de ces analyses constitue l'évaluation globale d'un projet sur les plans économique et social.

L'évaluation complète des projets d'aménagement ponctuels réunis dans le PRODES des routes nationales est réalisée sur la base de la version actualisée de la méthode d'évaluation harmonisée des routes nationales, laquelle englobe les trois instruments d'analyse suivants :

- **Analyse coûts-avantages (ACA)** : l'ACA examine l'économicité ou l'efficacité économique d'un projet et calcule le rapport coûts-avantages.
- **Analyse coût-efficacité (ACE)** : l'ACE expose tous les effets quantifiables d'un projet et les compare avec ses coûts.
- **Analyse qualitative (AQ)** : l'AQ évalue les autres effets non quantifiables.

L'utilisation de ces trois instruments garantit que l'évaluation intègre autant que possible tous les aspects importants des trois dimensions de la durabilité que sont la société, l'environnement et l'économie. L'évaluation porte aussi bien sur les aspects monétarisables que sur les facteurs qui ne peuvent être exprimés directement en francs.

Analyse coûts-avantages / norme VSS 41 822a

L'ACA constitue un élément de l'évaluation d'un projet. Elle tient compte des effets de ce dernier qui se chiffrent en valeurs monétaires, et montre l'économicité d'un projet. Les gains de temps sont l'un des facteurs pris en considération du côté des avantages. L'élimination de goulets d'étranglement permet de prévenir les embouteillages, de sorte que les usagers de la route perdent moins de temps et peuvent utiliser ce dernier autrement. Cet aspect est monétarisé sur la base de montants des coûts horaires, selon la même méthodologie pour les projets routiers et ferroviaires. Ces montants reflètent un prix théorique que les usagers de la route sont prêts à payer pour le gain de temps. Ces calculs se fondent sur la norme VSS 41 822a actuellement en vigueur, qui a été utilisée pour le projet PRODES.

La norme en question constitue une base importante acceptée par les différents offices ainsi que pour les différents modes de transport, et qui a fait l'objet de concertations avec l'ensemble des acteurs concernés. Elle est actuellement en cours de révision au sein des commissions de normalisation compétentes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). À ce jour, la procédure de consultation officielle auprès des communes, des cantons et des associations n'a pas encore commencé, et la date prévue d'entrée en vigueur de la nouvelle version de la norme n'est toujours pas connue.

L'ACA est lacunaire par nature puisqu'elle ne prend en considération que les aspects d'un projet pouvant être exprimés en valeurs monétaires. Par conséquent, un élément supplémentaire entre systématiquement en ligne de compte lors de la prise de décision et de la discussion politique ; il s'agit de l'**analyse coût-efficacité (ACE)**, plus exhaustive. Cette dernière englobe des notions centrales en termes d'utilité qui ne sont pas incluses dans l'ACA (purement monétaire). Parmi elles figurent les effets



des mesures d'aménagement sur les possibilités d'entretien des routes nationales ; que se passe-t-il par exemple si un tunnel ou un viaduc doit être périodiquement fermé à la circulation pendant plusieurs années, sans mesure d'aménagement, afin d'être complètement remis en état ? Les répercussions du trafic d'évitement sur les localités et les quartiers urbains en termes de qualité de l'habitat, le développement des transports publics et de la mobilité douce ou encore la sécurité routière sont également des thèmes abordés uniquement dans le cadre de l'ACE. Il en va de même pour les effets significatifs des mesures d'aménagement sur les potentiels du développement urbain ainsi que de l'accessibilité des centres d'urbanisation et des sites construits en termes d'aménagement du territoire. Enfin, c'est au moyen de l'**analyse qualitative (AQ)** que l'on évalue la cohérence avec les concepts globaux de transport et les plans d'aménagement du territoire aux niveaux national, cantonal et communal.

De fait, l'examen des projets tient compte des aspects tant monétaires que non monétaires. Qui plus est, il se base sur de nombreuses hypothèses et conventions. Pour une appréciation technique et politique exhaustive des projets, les trois instruments d'analyse doivent être considérés et évalués dans leur ensemble. Afin de garantir l'acceptation et la stabilité des résultats, ces instruments doivent être valables, c'est-à-dire en vigueur, au moment de l'évaluation et, partant, avoir fait l'objet d'une consultation.

Les projets en question ont pour but de rendre les tronçons d'autoroute surchargés à nouveau fiables, robustes et résilients. C'est la seule manière d'entretenir les infrastructures existantes sans engendrer de problèmes de trafic importants pour la région. De plus, des routes à grand débit performantes et sûres déchargent efficacement le réseau routier cantonal et communal, améliorant ainsi la qualité de vie des riverains. Par ailleurs, l'aménagement optimise la sécurité routière non seulement sur les routes nationales, mais aussi sur les routes cantonales et communales. Outre le trafic individuel motorisé, ce sont notamment la mobilité douce et les transports publics qui bénéficient aussi de ce délestage du trafic et de l'accroissement de la sécurité.

Norme VSS 41 822a – Coûts horaires du transport de personnes

L'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) est responsable des normes dans le domaine de la route et des transports. Dans le cadre de l'ACA des projets du PRODES, l'OFROU utilise la norme VSS 41 822a pour calculer les gains de temps ; elle est en vigueur et appliquée à tous les modes de transport.

La commission d'experts compétente de la VSS est actuellement en train de réviser cette norme VSS 41 822a.

Pour l'heure, la consultation officielle (auprès des offices fédéraux, des cantons, des communes et des associations, entre autres) n'a pas commencé et la date prévue de l'entrée en vigueur de la norme n'est pas connue. Celle-ci dépend en effet des résultats de la consultation de la version provisoire auprès des parties prenantes concernées. Il est possible que la consultation débute cette année encore, mais la norme n'entrera en vigueur qu'après avoir été finalisée.