



Routes cantonales

État, investissements, défis

Édition novembre 2023

infra suisse

Avant-propos

La Suisse se distingue par l'un des réseaux routiers les plus denses au monde. Avec les routes nationales, les routes cantonales forment le réseau routier primaire. Les routes cantonales jouent par conséquent un rôle important aux plans sociétal et économique: avec les besoins croissants en matière de mobilité et la promotion de la multimodalité, l'importance des routes cantonales en tant qu'artères vitales s'accroît, elle aussi. Ces routes représentent un facteur essentiel du développement régional, pour le transport de personnes et de marchandises – et cela aussi bien en milieu urbain que dans les régions périphériques et les régions de montagne. La valeur de remplacement et les dépenses annuelles pour leur entretien témoignent aussi de leur importance aux plans financier et politique. Dans ce contexte, nous nous engageons, en tant qu'association des constructeurs suisses d'infrastructures, pour la conservation de la valeur et le développement du réseau des routes



« Les chiffres montrent que la conservation de la valeur des routes cantonales n'est actuellement pas garantie sur l'ensemble du territoire. Certains travaux de réfection sont repoussés ou ne sont pas réalisés. Cela pourrait conduire à une surcharge financière considérable à l'avenir, que des travaux réalisés en temps utile permettraient d'éviter. »

Nous nous basons pour cela sur une présentation objective des faits et renonçons à une approche politique.

Infra Suisse remercie cordialement les services cantonaux de leur disponibilité à partager leurs données et de leur engagement considérable et infatigable en faveur de routes cantonales bien entretenues et sûres.

cantonales – en fonction des besoins, comme nous le soulignons.

Depuis 2009, nous avons par conséquent acquis, à travers un sondage détaillé auprès des cantons, une vue d'ensemble de l'état actuel, des développements et des défis qui en résultent pour la conservation de la valeur. De la même manière que la construction

de routes et les besoins ont évolué, l'étude récurrente a, elle aussi, muri au fil des ans.

À travers cet article, nous souhaitons sensibiliser les décideurs politiques et le public à l'importance d'une conservation à long terme et durable de la valeur des principaux vecteurs de transport de la Suisse.

Adrian Dinkelmann
Directeur
Infra Suisse

Vue d'ensemble

Le terme de «route cantonale» connaît plusieurs définitions, qui sont toutefois très proche: le canton de Zurich, par exemple, définit ces routes comme des «routes de transit à chaussées non séparées, appartenant aux cantons».¹ On trouve un autre exemple de définition dans le canton de Soleure.² Celui-ci les définit comme suit:

- Routes reliant des localités.
- Routes principales servant principalement au trafic régional et assurant la liaison vers les routes nationales ou les routes à grand débit.
- Routes à grand débit, servant principalement au trafic de transit suprarégional et assurant la liaison vers les routes nationales ou d'importantes routes cantonales des cantons voisins.

Les routes cantonales servent de lien entre le trafic suprarégional et le trafic régional, et assurent ainsi une fonction importante. Elles se distinguent, d'une manière générale, par le fait que leur construction et leur entretien relèvent de la responsabilité des cantons.

17 227

Longueur totale en kilomètres du réseau suisse de routes cantonales.

>4 000

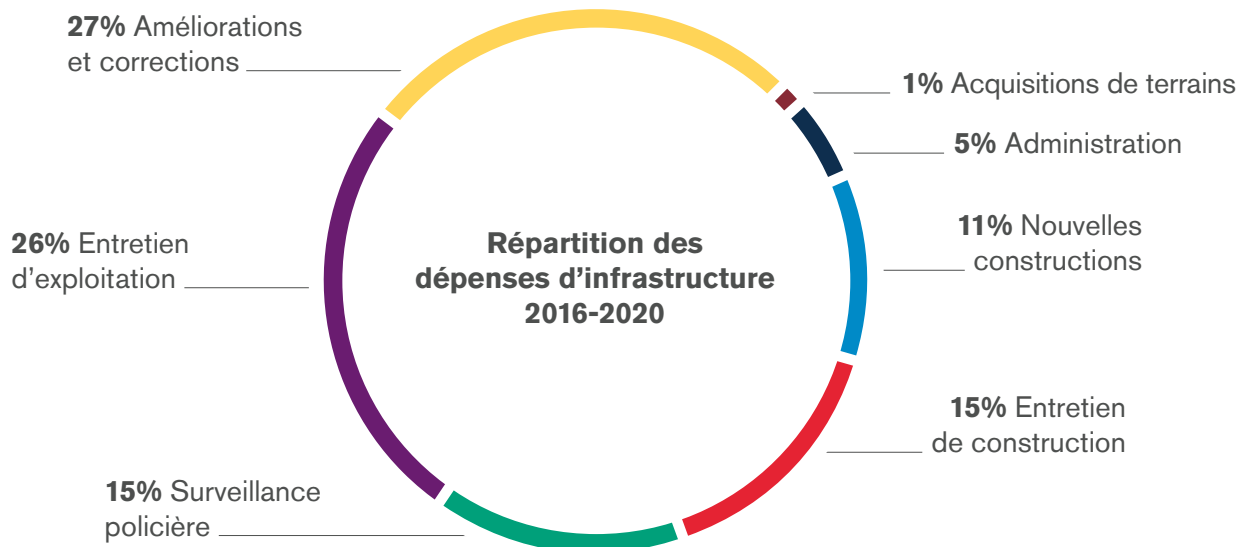
Longueur totale en kilomètres des routes cantonales des cantons de Vaud et de Berne réunis.

3 091

Somme en MCHF dépensée en 2020 pour l'infrastructure des routes cantonales.

50

Part en pour-cent de la longueur totale des routes cantonales des cantons de Berne, du Valais, de Zurich, de Vaud et des Grisons sur l'ensemble du réseau suisse.



État et investissements

La vue d'ensemble ci-après montre l'état actuel des routes cantonales. Elle montre également les investissements effectués pour l'amélioration et les corrections de ces infrastructures. Ces données sont basées sur les retours

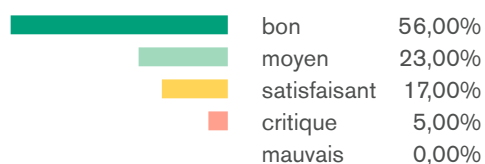
d'information des cantons, dans le cadre de notre sondage. Cette vue d'ensemble nous offre une image des liens potentiels entre les investissements effectués et l'évaluation de l'état des routes par les cantons. Hormis les cantons de

Bâle-Campagne, Bâle-Ville et Uri, ainsi que la Principauté du Liechtenstein, tous les cantons ont mis à disposition leurs données pour cette analyse.



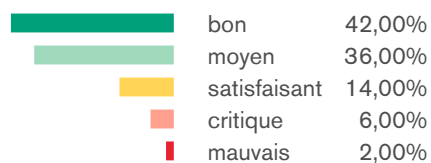
Argovie

Longueur totale 1 160 km
Améliorations | corrections 129,612 MCHF
Entretien de construction 50,793 MCHF



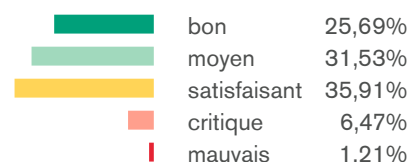
Appenzell Rhodes-Extérieures

Longueur totale 215 km
Améliorations | corrections 9,268 MCHF
Entretien de construction 5,800 MCHF



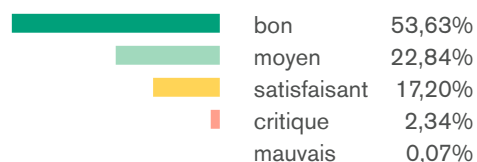
Appenzell Rhodes-Intérieures

Longueur totale 58 km
Améliorations | corrections 6,631 MCHF
Entretien de construction 0,441 MCHF



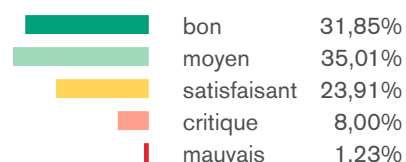
Berne

Longueur totale 2021 km
Améliorations | corrections 47,453 MCHF
Entretien de construction 73,470 MCHF



Fribourg

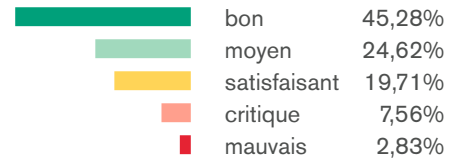
Longueur totale 631 km
Améliorations | corrections 9,316 MCHF
Entretien de construction 11,863 MCHF





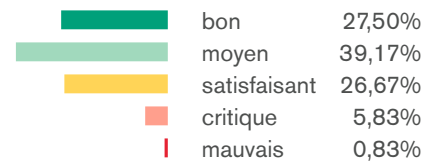
Genève

Longueur totale 258 km
 Améliorations | corrections 52,454 MCHF
 Entretien de construction 8,142 MCHF



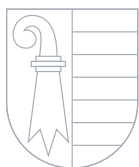
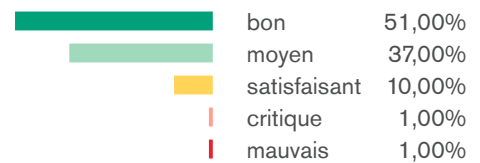
Glaris

Longueur totale 120 km
 Améliorations | corrections 6,967 MCHF
 Entretien de construction 1,389 MCHF



Grisons

Longueur totale 1 360 km
 Améliorations | corrections 105,213 MCHF
 Entretien de construction 79,753 MCHF



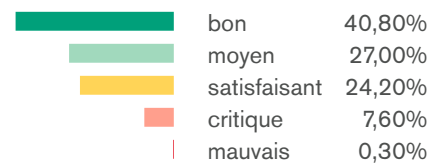
Jura

Longueur totale 445 km
 Améliorations | corrections 4,300 MCHF
 Entretien de construction 8,003 MCHF



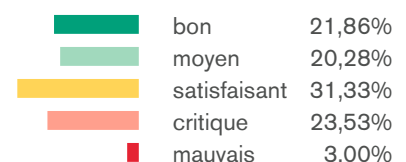
Lucerne

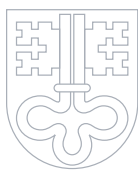
Longueur totale 523 km
 Améliorations | corrections 15,650 MCHF
 Entretien de construction 15,939 MCHF



Neuchâtel

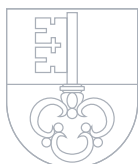
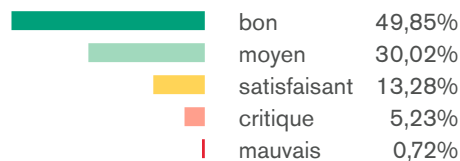
Longueur totale 373 km
 Améliorations | corrections 5,377 MCHF
 Entretien de construction 6,190 MCHF





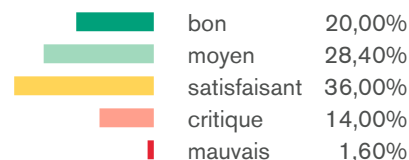
Nidwald

Longueur totale 74 km
 Améliorations | corrections 12,335 MCHF
 Entretien de construction 2,929 MCHF



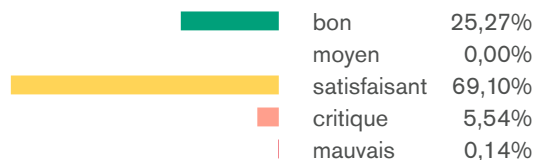
Obwald

Longueur totale 83 km
 Améliorations | corrections 1,575 MCHF
 Entretien de construction 1,664 MCHF



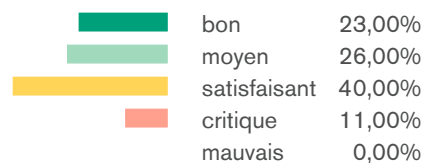
Schaffhouse

Longueur totale 232 km
 Améliorations | corrections 5,395 MCHF
 Entretien de construction 1,001 MCHF



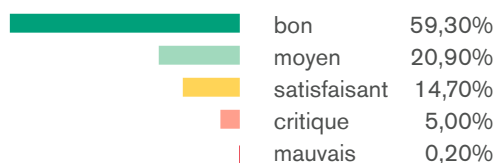
Schwyz

Longueur totale 218 km
 Améliorations | corrections 14,169 MCHF
 Entretien de construction 16,109 MCHF



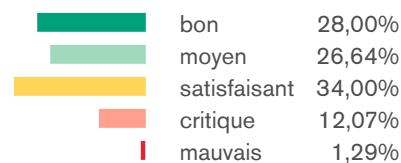
Soleure

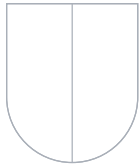
Longueur totale 609 km
 Améliorations | corrections 34,551 MCHF
 Entretien de construction 7,540 MCHF



Saint-Gall

Longueur totale 655 km
 Améliorations | corrections 25,487 MCHF
 Entretien de construction 33,197 MCHF





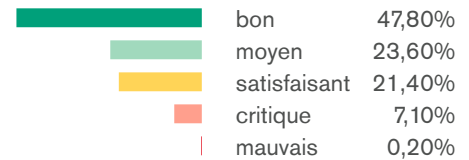
Tessin

Longueur totale 1 010 km
 Améliorations | corrections 50,174 MCHF
 Entretien de construction 11,173 MCHF



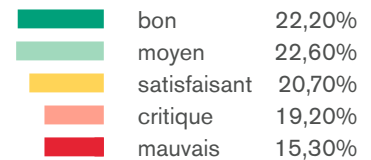
Thurgovie

Longueur totale 743 km
 Améliorations | corrections 19,920 MCHF
 Entretien de construction 16,885 MCHF



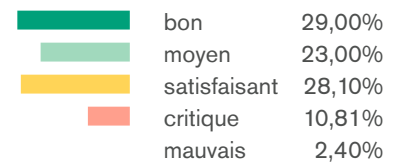
Valais

Longueur totale 1 709 km
 Améliorations | corrections 44,385 MCHF
 Entretien de construction 23,972 MCHF



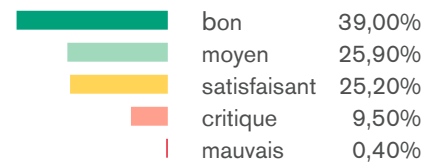
Vaud

Longueur totale¹ 1 495 km
 Améliorations | corrections 51,395 MCHF
 Entretien de construction 11,535 MCHF



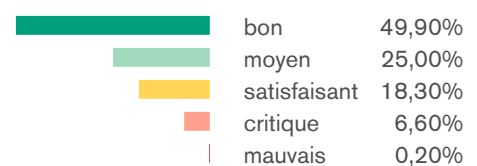
Zoug

Longueur totale 131 km
 Améliorations | corrections 15,050 MCHF
 Entretien de construction 4,387 MCHF



Zurich

Longueur totale 1 582 km
 Améliorations | corrections 55,684 MCHF
 Entretien de construction 89,511 MCHF



État de surface

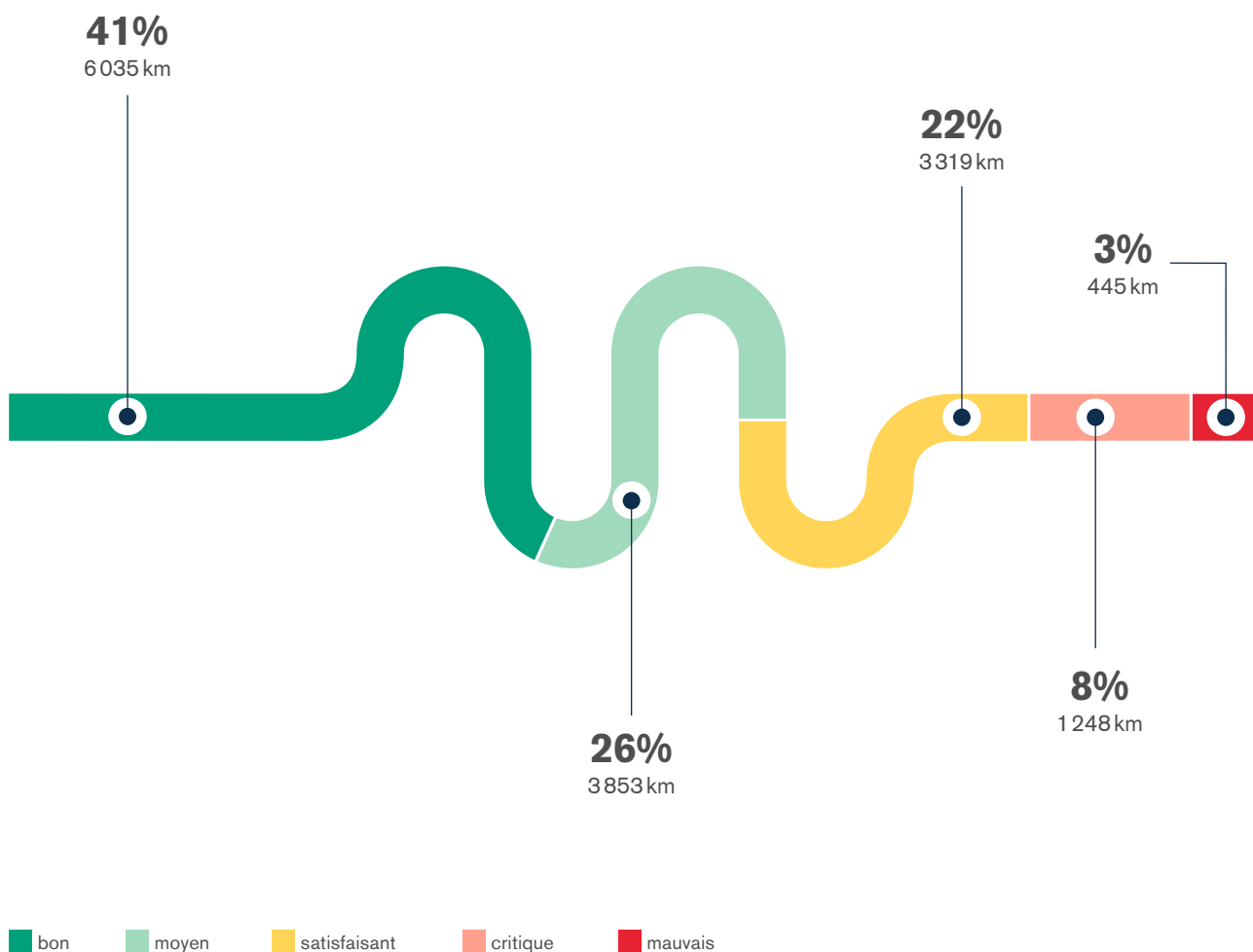
L'état de surface I1 renseigne sur les dégâts de surface, y compris une estimation visuelle de la profondeur des ornières. La base pour cela est donnée par la norme VSS 640 925b. Celle-ci

définit, d'une part, les caractéristiques pertinentes de l'état de surface pour l'évaluation visuelle et, d'autre part, la méthode pour l'évaluation de l'indice à l'aide de ces caractéristiques. Sur

27 demandes, nous avons reçu des retours d'information de 22 cantons. Nous considérons par conséquent ce sondage comme représentatif.

Évaluation de l'état de surface

sur 14900 km au total



Coût par kilomètre

L'amélioration, les corrections et l'entretien de construction du réseau des routes cantonales tiennent compte de leur qualité et de leur sécurité. C'est la raison pour laquelle, selon la norme VSS SN 640 9867 «Gestion de l'entretien dans les villes et les communes», les travaux d'entretien devraient représenter 1,8 à 2,6% de la valeur de remplacement. Cela correspond à des dépenses de CHF 60 000.– à CHF 90 000.– par kilomètre et par an.

Une analyse des dépenses des différents cantons au cours des années

2016-2020 montre que ces valeurs varient considérablement: les dépenses les plus basses par kilomètre et par an se trouvent dans le Jura avec CHF 21 411.–, tandis que les dépenses les plus élevées atteignent CHF 158 775.– dans le canton de Genève.

Ces données ont été recueillies dans le cadre du compte d'infrastructure routière (STR) 2023 de l'Office de la statistique (OFS). La valeur médiane avec une fourchette de +/-5% se situe entre CHF 71 630.– et CHF 79 170.– par kilomètre et par an.

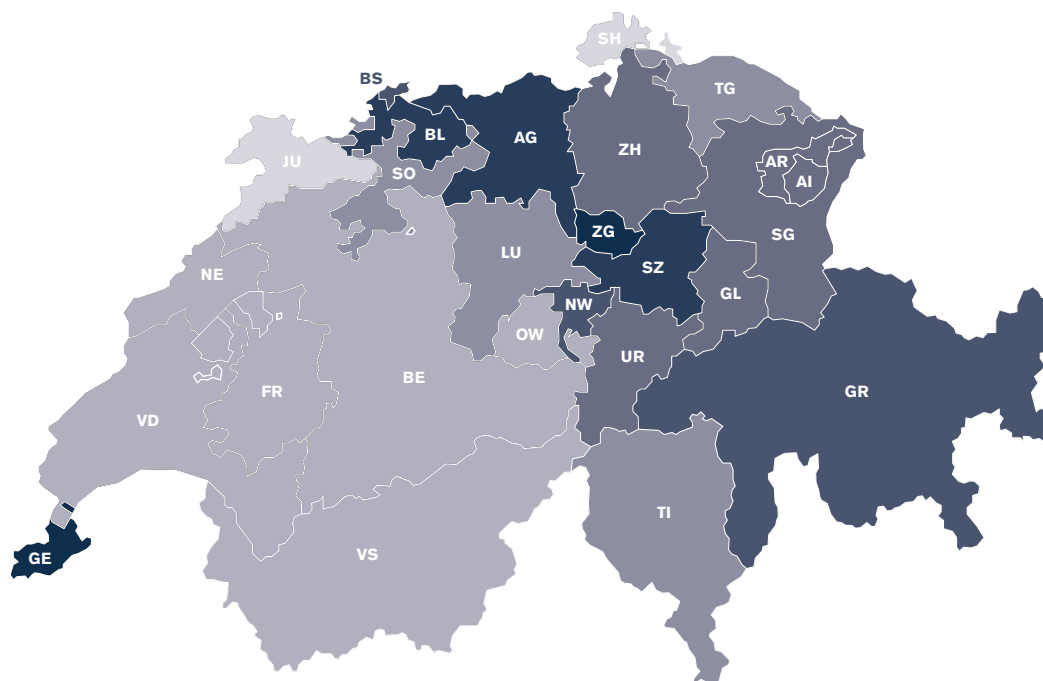
Si l'on compare les investissements des différents cantons, on remarque de nettes différences: alors que les faibles investissements dans le canton du Jura pourraient également influencer l'état de surface (33% dans un état critique à mauvais), l'exemple de Genève montre que les dépenses élevées du canton de Genève ne conduisent pas nécessairement à une meilleure évaluation de l'état de surface (seuls 45,28% avec une évaluation bonne).

Vue d'ensemble par canton

Coût par kilomètre et par an pour l'amélioration, les corrections et l'entretien de construction des routes cantonales dans les années 2016-2020.

| | | | | | | | |
|-----------|-------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|
| GE | CHF 158 775 | AR | CHF 88 340 | LU | CHF 56 734 | FR | CHF 31 956 |
| ZG | CHF 155 344 | UR | CHF 85 270 | TI | CHF 56 162 | BE | CHF 29 038 |
| SZ | CHF 138 326 | SG | CHF 76 971 | TG | CHF 53 258 | OW | CHF 28 783 |
| AG | CHF 137 529 | GL | CHF 75 850 | NE | CHF 39 196 | SH | CHF 23 720 |
| BL | CHF 136 261 | AI | CHF 75 155 | VD | CHF 38 135 | JU | CHF 21 411 |
| BS | CHF 120 948 | SO | CHF 73 074 | VS | CHF 37 813 | | |
| NW | CHF 119 905 | | | | | | |
| GR | CHF 109 348 | | | | | | |
| ZH | CHF 99 016 | | | | | | |

Dépenses pour la conservation de la valeur CHF 60 000 à CHF 90 000 par km et par an.



■ > CHF 150 000 ■ > CHF 125 000 ■ > CHF 100 000 ■ > CHF 75 000 ■ > CHF 50 000 ■ > CHF 25 000 ■ < CHF 25 000

Dépenses d'infrastructure

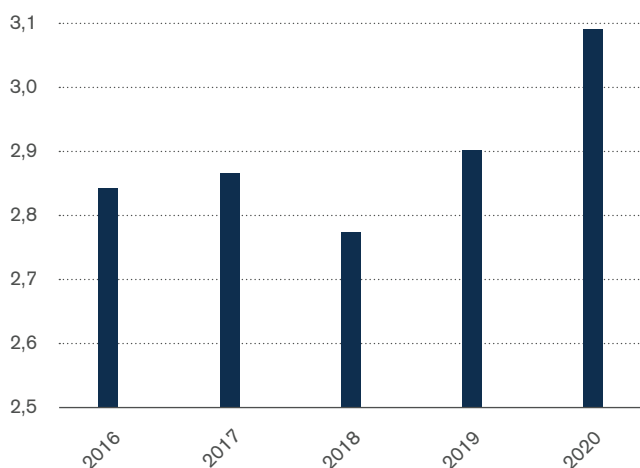
Les dépenses totales d'infrastructure sont recueillies régulièrement par l'Office fédéral de la statistique (OFS). Actuellement, on dispose des données

jusqu'en 2020. Dans les années 2016-2020, les dépenses totales d'infrastructures ont augmenté de 8,3%. Par rapport à l'année 2016, ces dépenses ont

notamment augmenté dans le domaine des améliorations et des corrections (+87 MCHF) et de l'entretien de construction (+152 MCHF).

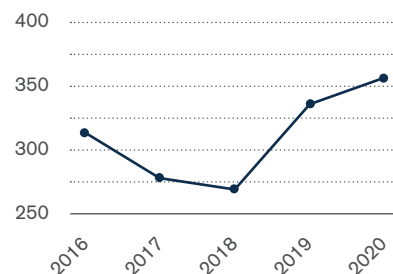
Vue d'ensemble des dépenses d'infrastructures 2016-2020

En mio CHF



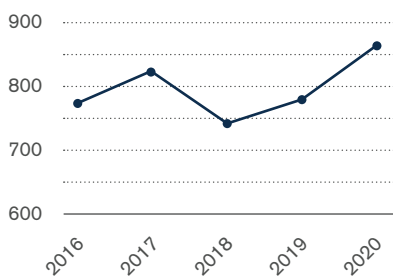
Nouvelles constructions

en mio CHF



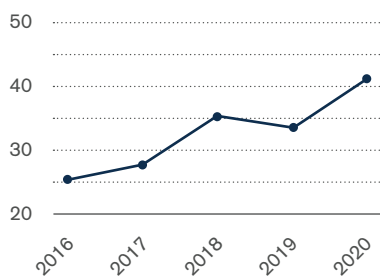
Améliorations et corrections

en mio CHF



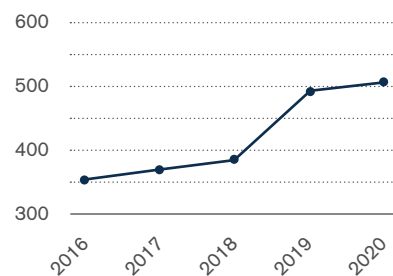
Acquisitions de terrains

en mio CHF



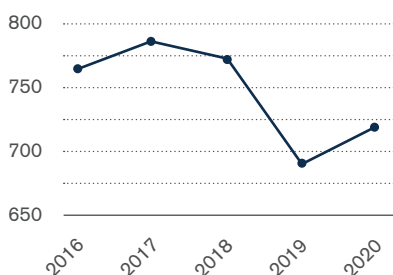
Entretien de construction

en mio CHF



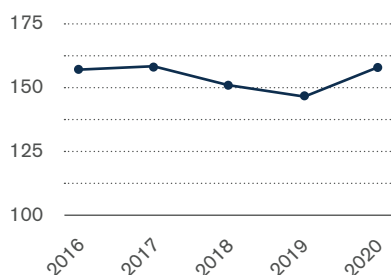
Entretien d'exploitation

en mio CHF



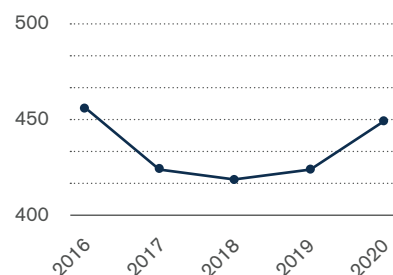
Administration

en mio CHF



Surveillance policière

en mio CHF





Conclusion

Plusieurs éléments suscitent un regard critique sur la situation actuelle (état de surface) et l'avenir (besoin d'investissement) des routes cantonales:

1. Un réseau routier bien entretenu et répondant aux besoins offre de la sécurité.
2. Les principaux axes de notre pays jouent un rôle essentiel pour les transports individuels et publics dans les agglomérations et les régions périphériques.
3. Les débats actuels sur le développement stratégique du réseau des routes nationales influencent directement la desserte fine des agglomérations et des régions.
4. L'entretien et le développement du réseau des routes cantonales, ainsi que le maintien de la qualité assurent une conservation de la valeur pour l'avenir. Cela évite d'éventuels surcoûts à l'avenir.
5. Les fournisseurs de prestations impliqués (maîtres d'ouvrage, bureaux d'ingénieurs, entreprises de construction) peuvent anticiper les besoins en main-d'œuvre qualifiée et en compétences correspondantes.

Dans ce contexte, le présent rapport montre que les cantons évaluent l'état comme majoritairement satisfaisant à bon. Plus de la moitié des cantons évaluent l'état de surface comme bon. On constate toutefois qu'un quart environ des cantons expriment de sérieuses

réserves quant à la qualité de surface de leurs routes.

Sur la base des données disponibles jusqu'en 2020, les investissements ont augmenté. Les augmentations dans les domaines des nouvelles constructions, des améliorations et des corrections, ainsi que de l'entretien de construction soulignent le constat selon lequel les besoins croissants en mobilité ainsi que l'entretien de l'infrastructure requièrent des mesures correspondantes. Sur ce

137 000

CHF par kilomètre et par an. Écart maximum entre les dépenses cantonales.

point, ce rapport montre toutefois aussi des différences importantes entre les cantons. Les dépenses annuelles pour l'amélioration, les corrections et l'entretien de construction par kilomètre de route cantonale sont sept fois plus élevées dans les cantons de Genève et de Zoug que, par exemple, dans le canton du Jura. Ces chiffres s'écartent sensiblement des recommandations des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et du trafic. Cela ne peut pas être attribué uniquement aux différentes fréquences d'utilisation, mais tient également aux influences

extérieures, notamment dans les régions de montagne.

Il semble se dessiner un lien entre les investissements et l'état des routes cantonales. Nous estimons que ce lien continuera d'attirer notre attention: certains cantons ont effectué d'importants investissements, ce qui assure une meilleure qualité des routes, aujourd'hui et à l'avenir. D'autres cantons, en revanche, qui ont moins investi, seront confrontés à une moindre qualité des routes.

Une stratégie d'investissement ciblée sera par conséquent déterminante. Une planification orientée vers l'avenir, pour l'entretien et l'amélioration des routes cantonales, favorise la sécurité de notre réseau routier, assure une mise en œuvre efficace des chantiers et comble les lacunes entre les différents vecteurs de transport, dans le sens de la multimodalité. L'économie et la société suisses remercieront les décideurs pour une telle vision orientée vers l'avenir.

Zurich, le 6 novembre 2023

