

« Transports 2045 » : Méthodologie de priorisation

Expertise du Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann et du Dr. Michael Nold

09.10.2025

L'objectif de la méthodologie était d'établir une priorisation stratégique des projets existants pour tous les modes de transport. Pour ce faire, des critères simples, principalement qualitatifs et, dans la mesure du possible, uniformes pour tous les modes de transport ont été définis. Il fallait mettre en évidence les interdépendances et les interactions entre les extensions de capacité sur les routes nationales, le rail et les projets d'agglomération. L'effet de réseau des projets a également été pris en compte. Des ensembles de projets régionaux intermodaux pertinents devaient être proposés. Il ne s'agissait donc pas d'une évaluation absolue de l'adéquation des projets, mais d'une comparaison relative selon des critères identiques.

Les principaux groupes de critères :

La pertinence des projets dans le système global des transports, leurs effets, leurs coûts et les approches générales ont été évalués au préalable. Les priorités n'ont pas été calculées avec une précision mathématique, mais ont été déterminées à partir d'analyses comparatives structurées et d'une expertise technique.

Évaluation semi-quantitative des effets : les projets ont été évalués sur la base des critères suivants.

- Avantages pour la qualité de l'offre (extension des capacités aux goulots d'étranglement, densification de l'offre, réduction des temps de trajet, etc.)
- Avantages pour l'exploitation du réseau (stabilité et résilience des réseaux de transport, sécurité, entretien, etc.)
- Rentabilité (montant total des investissements, maintien de la qualité en cas d'abandon du projet, coûts d'utilisation du réseau, etc.)
- Impact sur l'aménagement du territoire (développement de l'urbanisation, connexion entre les différentes régions du pays, desserte des régions périphériques, etc.)
- Impact sur l'environnement (consommation d'énergie, impact climatique, atteintes au paysage, etc.)

Critères stratégiques : diverses considérations générales ont été prises en compte dans la définition des priorités.

- Obligations contractuelles, situation sur les axes de transport internationaux, effet de réseau, conséquences d'un abandon de projet
- Contribution à l'équilibre des capacités du réseau ou à la création de surcapacités locales
- Cohérence avec les perspectives à long terme, compatibilité ascendante et descendante
- Contribution à l'interconnexion des modes de transport dans l'ensemble du système

Alternatives technologiques ou opérationnelles : l'expertise a également évalué le potentiel de solutions alternatives.

- Sur la route, par exemple, la réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence ou des ajustements ponctuels de la vitesse
- Sur le rail, par exemple, des offres axées sur la capacité ou des sections de blocs courtes grâce à la signalisation en cabine
- À l'échelle du système, par exemple, des tracés en surface plutôt que des tunnels ou des moyens de transport moins coûteux.

Interdépendances, consolidation intermodale :

- Réalisation simultanée ou échelonnée ; interaction entre les moyens de transport

Niveaux de priorité

Afin de classer les projets par ordre de priorité de la manière la plus différenciée possible, tant en termes de besoins que de propositions concrètes, les experts ont défini les six niveaux suivants :

- **Priorité 1 : priorité 2025-2045 élevée.** Les besoins sont élevés à court et moyen terme, et l'effet global est bon.
- **Priorité 2 : priorité 2025-2045 faible à modérée, mais probablement élevée par la suite.** Les avantages de ces projets ne seront évidents que lorsque le trafic continuera d'augmenter, ou leur réalisation ne sera possible qu'après 2045.
- **Priorité 3 : les objectifs visés sont probablement prioritaires, mais l'étendue du projet doit être réduite.** Les besoins sont importants, les projets

pertinents, mais trop coûteux au regard de leur impact et/ou susceptibles d'être simplifiés.

- **Priorité 4 : les objectifs visés sont probablement prioritaires, mais ils peuvent être atteints par d'autres moyens.** Les besoins sont importants, les avantages avérés, mais il existe des solutions alternatives moins coûteuses.
- **Priorité 5 : priorité discutable.** Tant le besoin que la solution proposée sont discutables. Les experts n'ont toutefois pas été en mesure de rendre un avis définitif.
- **Priorité 6 : priorité généralement faible dans un avenir proche.** Le besoin n'existe pas ; ces projets sont obsolètes et/ou ne peuvent être financés à long terme. Les projets insuffisamment documentés relèvent également de cette catégorie.

Cadre financier et coûts annuels imputés au projet

Le DETEC a fixé le cadre financier suivant : 9 milliards de francs pour les projets de routes nationales, 7,5 milliards pour les projets d'agglomération et 14 milliards pour les projets ferroviaires dans une variante de base (FIF-14) et 24 milliards dans une variante élargie sans remboursement de l'avance FTP et avec prolongation du pour mille de TVA (FIF-24). Ce cadre financier ne doit pas couvrir l'ensemble du volume du projet, mais uniquement la partie qui sera réalisée entre 2025 et 2045. Le volume total devait donc être converti en besoins de financement effectifs pour cette période.

Pour ce faire, une approche forfaitaire a été appliquée. Les coûts des projets ont été réduits en fonction du niveau de priorité, soit parce que l'étendue du projet peut être réduite (priorité 3), soit parce qu'il existe des alternatives moins coûteuses (priorité 4). Pour les projets qui ne peuvent être évalués de manière définitive (priorité 5), un

montant forfaitaire a été pris en compte. Il a également été tenu compte du fait que tous les projets prioritaires ne seront pas financés entre 2025 et 2045, que certains projets peuvent être retardés ou annulés ultérieurement (priorités 1, 3, 4, 5). Les projets de priorité 2 et 6 n'ont aucune incidence sur la période 2025 à 2045.

Ce tableau montre les coûts des projets qui ont été pris en compte :

Priorité 2025-2045	FORTA et FIF-24 (Projets de routes nationales et d'agglomération, projets ferroviaires dans le cadre du FIF-24)	FIF-14 *) (Projets ferroviaires dans le cadre du FIF-24)
Priorité 1 : élevée	90 %	80 %
Priorité 2 : faible à modérée, plus tard év. élevée	0 %	0 %
Priorité 3 : objectifs prioritaires, réduire le projet	50 %	40 %
Priorité 4 : objectifs prioritaires, mais pouvant être atteints par d'autres moyens	25 %	20 %
Priorité 5 : priorité discutable	15 %	10 %
Priorité 6 : pas de besoin	0 %	0 %

*) Pour le FIF-14, on a supposé des réalisations de projet plus lentes et des réductions plus importantes pour le rail.

Dans une dernière étape, les priorités ont été ajustées de manière à respecter et à exploiter pleinement le cadre financier disponible.

