

LE TEMPS

ecopop Jeudi 30 octobre 2014

En quête de solutions innovantes pour les infrastructures et l'immobilier

Par **Bernard Wuthrich** berne

La croissance de la population, notamment due à l'immigration, accroît les besoins en infrastructures de transport et en logements. Les CFF mettront 1800 logements sur le marché ces dix prochaines années.

La croissance de l'immigration accentue la pression sur le logement et les infrastructures. Dans un pays qui, comme la Suisse, connaît une forte densité et une urbanisation quasi galopante dans les régions de plaine, l'extension des surfaces destinées à la construction immobilière et aux infrastructures de transport public et privé se révèle délicate.

Cette réalité n'est pas ignorée lorsque l'on décide de développer le réseau de transport. Ainsi, ce n'est pas sans raison que la nouvelle liaison ferroviaire rapide Berne–Olten a été en bonne partie enterrée dans le cadre du programme Rail 2000. Les réflexions en cours sur un nouvel axe accéléré entre Olten et Zurich incluent également l'hypothèse d'un tracé souterrain.

En Suisse romande, la ligne Lausanne–Genève est hyper-saturée et dépourvue d'itinéraire de délestage, ce qui pose d'insolubles problèmes en cas de panne ou d'accident. Plusieurs chercheurs de l'EPFL se sont penchés sur le problème. Leurs idées ont été réunies dans un document publié par la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics, la Citrap–Vaud. Elle esquisse des pistes pour une nouvelle ligne ferroviaire entre les deux cités lémaniques (LT des 02.04.2013 et 19.06.2014).

Route et rail superposés?

L'une des idées-forces est la superposition du train et de la route. Elle part du constat que la ligne ferroviaire existante est très fragile et que l'axe autoroutier est sous-dimensionné par rapport au trafic. Plusieurs variantes ont été envisagées par les professeurs Panos Tzieropoulos et Eugen Brühwiler, leurs équipes et l'ingénieur retraité Rodolphe Weibel: juxtaposition du futur contournement autoroutier de Morges par le nord et d'une nouvelle liaison ferroviaire rapide; ou construction de nouvelles voies de circulation routière par-dessus le tracé ferroviaire existant à Morges.

Dans son étude, qui repose sur ces réflexions, la Citrap–Vaud fait une proposition concrète: un nouvel axe ferroviaire rapide entre Genève et Renens sans station intermédiaire, à l'écart du tracé historique, parallèle à la nouvelle autoroute, en surface ou en partie enterré et surélevé. Coût estimé: entre 3,8 et 4,4 milliards de francs.

Pour Laurent Vulliet, directeur général de BG Ingénieurs Conseils et professeur à l'EPFL, «la croissance de la population, due à des facteurs endogènes et exogènes, est un des moteurs des besoins en infrastructures. Mais on ne peut pas tout mettre sur le dos de la migration et il faut intégrer d'autres éléments, comme la localisation. Je pense à la métropolisation de l'Arc lémanique et de la région zurichoise. Lausanne et Genève seront bientôt deux quartiers d'une même ville. Il faut aussi mentionner l'organisation du travail et les changements sociologiques. Pour répondre à ces besoins croissants en infrastructures, il faut une approche systémique. On ne peut pas optimiser les

transports publics et les transports privés chacun pour soi. Opposer le rail à la route est une bêtise.»

Propriétaires d'un vaste parc immobilier situé à proximité immédiate des gares, les CFF ont aussi des réponses à apporter à la croissance de la mobilité. Principalement dans les régions présentant la plus forte croissance comme l'Arc lémanique et la région zurichoise, mais aussi dans des zones moins urbaines. Ces dix prochaines années, les CFF prévoient de mettre sur le marché 1 800 logements, annonce Yves Perriraz, représentant de CFF Immobilier pour la Suisse romande. Les CFF privilégient les logements destinés à la location tout en veillant à développer des quartiers mixtes. La loi nne les oblige toutefois pas à offrir des logements à caractères social.

LE TEMPS © 2014 Le Temps SA