



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'économie,
la formation et de la recherche DEFR
Office fédéral du logement OFL

Utilisation mixte des routes nationales: potentiel à des fins d'habitation

Etude
Octobre 2014



Avant-propos

A première vue, l'idée est plutôt séduisante: comme il faut préserver autant que possible les paysages et les terres cultivées et qu'il existe par ailleurs un besoin aigu de logements, pourquoi ne pas bâtir au-dessus des routes nationales? Après tout, il s'agit de surfaces déjà imperméabilisées; par ailleurs, les tronçons autoroutiers couverts à des fins d'habitation ont l'avantage de protéger du bruit, de reconnecter des éléments du tissu urbain jadis séparés et d'améliorer la qualité urbanistique. En outre, la Confédération pourrait contribuer concrètement à l'offre de logements en mettant à disposition, en sa qualité de propriétaire, les terrains et en rendant ainsi possible la construction de logements, dans le meilleur des cas, à prix modérés.

Reste encore à savoir si cette idée résiste à un deuxième examen, plus approfondi. Tel est le but de la présente étude. Des quelque 1800 kilomètres du réseau des routes nationales, quels sont les tronçons qui se prêtent à la construction de logements, en tenant compte de critères liés à la topographie, à l'aménagement du territoire et au fonctionnement du marché du logement, mais aussi des impératifs techniques concernant la construction et le trafic? Quel est le potentiel à des fins d'habitation qui peut en être déduit et à quelles conditions les logements ainsi créés pourraient-ils être rentables pour les investisseurs?

L'examen du réseau des routes nationales à l'aune de ces critères permet de retenir une centaine de tronçons qui semblent en principe se prêter – selon les conditions-cadres évoquées – à une couverture et une utilisation mixte. Toutefois, du point de vue économique, il faudrait s'attendre à des coûts fixes très élevés, en raison d'une part des travaux de couverture à mener alors que le trafic s'écoulera sur le tronçon concerné selon son débit habituel, d'autre part des indemnités à verser à la Confédération. Des délais de planification et d'exécution particulièrement longs qu'impliquent des projets d'une telle complexité, se répercutent également sur les coûts. Pour toutes ces raisons, dans de nombreux cas des ensembles d'habitation ne s'avèrent rentables que s'ils sont bâtis densément. Pour près de la moitié des emplacements identifiés, il faudrait parvenir à un indice d'utilisation de 4.0 pour pouvoir financer les coûts de la couverture de l'autoroute et de la construction des logements au moyen des recettes provenant des loyers. Et seuls quelques rares tronçons ont été identifiés sur lesquels pourraient être réalisés à profit des logements qui, dans le contexte du marché immobilier local, pourraient être qualifiés d'avantageux.

Dans l'ensemble, le potentiel qu'offre la couverture des routes nationales en termes de logements apparaît relativement modeste. Dans une perspective à long terme, les tronçons appropriés permettraient de construire au mieux un nombre de logements équivalent à la production annuelle actuelle. Dans certains cas, et avant tout là où les projets bénéficieraient d'un soutien politique au niveau local, il devrait être possible de trouver des investisseurs disposés à les lancer. La couverture d'autoroutes ne se prête donc à l'extension de l'offre de logement que de façon ponctuelle et toujours en lien avec l'amélioration simultanée d'autres critères. Fondamentalement, il conviendrait toutefois de commencer par mettre l'accent sur la densification du tissu urbain existant.

Résumé

Par rapport à sa taille, seule une partie relativement restreinte du réseau des routes nationales, au potentiel toutefois élevé, pourrait entrer en considération du point de vue de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme en vue de mobiliser des réserves de terrain pour la construction de logements. Au niveau local et régional, ces surfaces pourraient représenter un apport précieux à la densification du milieu bâti et à la lutte contre l'étalement urbain.

En principe, la suppression d'un élément aussi incisif qu'une route nationale offre toujours l'opportunité pour un développement urbain de qualité. La question de la plus-value urbanistique aux emplacements potentiellement adaptés dépend dans une grande mesure des facteurs locaux, dont il n'est guère aisé de rendre compte dans le cadre d'une étude réalisée au niveau national. Pour cette raison, la couverture de l'un ou l'autre des 98 emplacements potentiellement appropriés devrait faire l'objet au préalable d'une analyse in situ approfondie, en tenant compte des structures urbaines environnantes, de leurs fonctionnalités et des stratégies de développement urbain concrètes.

L'appréciation des micro-emplacements est sans équivoque; à l'évidence – et ce n'est pas une surprise – les autoroutes ne sont, dans leur majorité, pas situées aux meilleurs emplacements mais, dans 80% des cas, plutôt à des endroits relativement peu attrayants des territoires communaux.

Le taux de vacance dans les logements locatifs est très bas dans toute la Suisse. Il se trouve même sous la barre de 1% dans la moitié des communes traversées par une autoroute. Cela explique la demande élevée et, en particulier, la forte pression en faveur de logements à prix avantageux, manifestes tout au long du réseau des routes nationales, à l'exception de certaines parties du Nord-Ouest et de la Suisse orientale ainsi que dans la zone des transversales alpines.

A l'inverse des coûts de construction des bâtiments, qui varient selon l'utilisation et le volume, les coûts de couverture d'une autoroute sont pratiquement fixes, et la part qu'ils représentent sur l'ensemble de l'opération diminuera proportionnellement à la densification réalisée.

L'analyse de rentabilité montre que pour un très grand nombre de tronçons autoroutiers, une couverture apparaît raisonnable du point de vue économique. Il est vrai que les premières estimations recèlent une certaine marge d'incertitude et ne sauraient remplacer des analyses et des évaluations plus poussées, mais l'image globale est positive.

Le potentiel des emplacements examinés, en termes de logements, s'élève – selon le segment de prix et la densité de construction – à au moins 17'000 et au plus à 65'000 habitants, chiffres équivalant grosso modo, à la population des villes de Soleure, respectivement de Saint-Gall.