

# Imaginer l'avenir tout en maintenant le bâti existant

Les villes et les communes de Suisse sont non seulement confrontées à des défis importants pour garantir la pérennité de leurs infrastructures. Elles doivent également se préparer à des attentes de la population qui évoluent rapidement.

Chiffres-clés sur les infrastructures de la Suisse			
Secteur	Valeur de remplacement (en milliards de CHF)	Besoins d'entretien p. a. en % de la valeur de remplacement	Longueur de réseau
Routes communales	67	2,1%	51 506 km
Approvisionnement en eau potable	110	2,1%	41 300 km
Evacuation des eaux urbaines	108	2,0%	47 000 km
Gestion des déchets	12,4	2,7%	–
Infrastructures relevant d'un domaine de compétence/d'une propriété mixte			
Approvisionnement en électricité	140–168	1,2%–2%	225 750 km
Approvisionnement en gaz	13–20	1,8–2,2%	16 500 km
Ouvrages de protection	58	1,0–2,5%	–
Immeubles appartenant aux pouvoirs publics	300	–	–

Les villes et les communes gèrent un portefeuille d'infrastructures vieillissant d'une valeur de plus de 300 milliards de francs. Plusieurs tendances indiquent que les exigences envers les infrastructures sont appelées à évoluer profondément.

*Tableau: Martina Rieben, source: ASIC sur la base de l'Étude ciblée du PNR 54, Was kostet das Bauwerk Schweiz in Zukunft und wer bezahlt dafür? (Combien coûtera le bâti en Suisse et qui paiera pour?), Schalcher et al., FNS, 2011/L'importance de l'immobilier suisse pour l'économie nationale, P. Staub et H. Rütter, HEV Suisse et pom+, 2014.*

Les villes et les communes de Suisse sont confrontées à des défis importants pour garantir la pérennité de leurs infrastructures. La valeur de ces réseaux en Suisse peut être estimée à quelque 650 milliards de francs dont près de la moitié de ces infrastructures est propriété directe ou indirecte des villes et des communes. A noter que la plupart de ceux-ci sont déjà construits, parfois déjà depuis plusieurs dizaines d'années, voire même pour certains depuis plus de cent ans.

## Un renouvellement constant s'impose malgré les restrictions budgétaires

A l'avenir, il s'agira surtout d'assurer des renforcements ciblés, principalement lors de l'extension de zones construites ou de la création de nouveaux quartiers, ce qui nécessitera de débloquer des budgets pour en assurer le financement. Mais la difficulté réside surtout dans le maintien de la valeur des réseaux actuels en assurant leur entretien si possible de façon constante, ce qui n'a pas toujours été le cas partout. Comme ceux-ci sont vieillissants, il est impératif de prendre dès à présent les mesures nécessaires afin de garantir le renouvellement de ces infrastructures en tenant

compte entre autres de leurs différentes durées de vie. Pour ce faire, les décideurs politiques et techniques doivent pouvoir planifier les interventions, si possible en coordonnant celles-ci entre les différents réseaux, et disposer des moyens financiers nécessaires au bon moment. Par conséquent, la seule solution envisageable est de disposer d'outils de gestion pour avoir une vision de l'état des infrastructures; ceci afin de planifier dans le temps les interventions en fonction des priorités. Les restrictions budgétaires dans les villes et les communes qui apparaissent épisodiquement ne devraient pas être un frein à ces investissements. Tout retard pris ne peut pas être considéré comme une économie car une intervention devra être réalisée tôt ou tard. Mais surtout les coûts totaux à engager pour réhabiliter ces infrastructures seront beaucoup plus importants que si un entretien régulier avait été effectué.

## Quelles solutions pour les petites communes?

Bien souvent les plus petites communes ne disposent pas au sein de leur administration respective des compétences nécessaires pour mettre en place une

gestion systématique de leurs infrastructures. Différentes pistes s'offrent à elles pour combler ce manque comme par exemple le recours à des bureaux d'ingénieurs qui pourront judicieusement les conseiller. Mais il serait aussi envisageable de s'associer avec une ville voisine disposant en son sein des capacités et compétences nécessaires, ou de fusionner plusieurs communes afin d'atteindre une taille critique pour envisager de disposer d'une administration performante, celle-ci pouvant soutenir les élus dans leurs décisions en leur apportant les éléments techniques et financiers nécessaires.

## Préparer l'avenir numérique, surtout en matière de mobilité

Il ne suffit pas d'entretenir les réseaux existants mais il faut aussi préparer l'avenir, car la 4<sup>e</sup> révolution industrielle nous guide vers un univers numérique. La mobilité par exemple, quelle que soit sa forme, n'y échappe pas. Même le piéton est concerné qui, pour se diriger et atteindre son but, sort de sa poche son smartphone dès qu'il quitte son mode de transport précédent. Il est essentiel, pour garantir la mobilité de demain, de pouvoir fournir aux utilisateurs des don-

nées de trafic les plus précises possibles. Ceci impose l'avènement de systèmes, de mesures physiques et de nouvelles technologies comme des capteurs performants qui devront être déployés sur différents supports pas seulement sur les grandes artères du pays mais également au sein des villes et des communes.

### Le partage des véhicules et les conséquences pour les équipements urbains

Alors, quelles mesures doivent encore prendre les villes et les communes, principalement pour se préparer à cette évolution? La principale difficulté réside dans la gestion des signaux, principalement dans les nœuds routiers, difficulté accentuée par le défi de gérer les conflits potentiels entre les différents modes de mobilité. Avec l'arrivée des véhicules autonomes, on verra sans doute une modification possible des choix de mode de déplacement. On peut espérer que les véhicules soient partagés entre différents utilisateurs et ainsi obtenir un emploi accru de ceux-ci. Un tel partage permettra de réduire les durées de stationnement et par la même occasion le nombre de places de parc que la collectivité publique devrait mettre à disposition des utilisateurs. Il faudra alors imaginer des zones d'arrêt en lieu et place de parkings où il sera possible d'embarquer ou débarquer des véhicules. Sera-t-il nécessaire d'équiper ces stations de bornes interactives ou les réservations se feront par d'autres moyens comme par exemple le smartphone? La question reste ouverte.

### Anticiper l'installation de capteurs

Il faut, en considérant ce qui précède, offrir des voiries suffisamment généreuses sur les axes principaux des localités en séparant les différents modes de mobilité. On peut sans doute se concentrer sur ces axes car il serait disproportionné d'offrir une conduite sans conducteur également sur les rues de quartier. Afin de préparer l'installation de capteurs, il serait judicieux de poser des tubes en attente, lors de la réalisation de fouilles, principalement en parallèle de l'éclairage public mais aussi dans le cadre de la pose ou du renouvellement de la signalisation lumineuse car ce sont des supports idéaux pour de telles applications. Ceci permettra également de soutenir les différentes offres de prestations de l'administration publique qui seront de plus en plus numérisées afin de tendre vers la ville intelligente dite aussi smart city.

Se préparer, c'est aussi imaginer l'avenir et évaluer les opportunités et les risques que peuvent apporter une mobilité connectée et autonome. Les décisions à prendre sont actuellement difficiles à estimer mais il est de la responsabilité des villes et des communes de suivre l'évolution des besoins et attentes de la population afin d'offrir les conditions favorables à leur mise en œuvre.

*Alain Jaccard, président de l'Association suisse Infrastructures communales (ASIC)*



*Alain Jaccard est président de l'ASIC et chef du service infrastructures et gestion urbaine de la ville de Morges.*  
Photo: màd.

### L'ASIC, le centre de compétence pour la gestion des infrastructures publiques

Les infrastructures communales telles que les réseaux routiers, d'eau claire et d'eaux usées représentent en Suisse une valeur de plus de 300 milliards de francs. L'Association suisse Infrastructures communales s'engage en tant que section de l'Union des villes suisses et partenaire de l'Association des Communes Suisses en faveur de la gestion durable et de la préservation à long terme de ces installations. L'ASIC influence sur la politique nationale, permet l'échange d'expériences entre spécialistes, publie des guides pratiques, informe et offre un large éventail de sessions de formation continue. L'ASIC compte 260 membres (villes, communes, associations intercommunales, cantons et bienfaiteurs privés). L'orga-

nisation a été fondée en 1982 en tant qu'organisation professionnelle dénommée Organisation pour les problèmes d'entretien des routes, d'épuration des eaux usées et d'élimination des déchets (ORED).

En raison de l'extension de l'éventail des thèmes traités, cette organisation a changé de nom en 2007 pour devenir l'Organisation Infrastructures communales (OIC). En 2019, cette dernière s'est dotée d'une personnalité juridique en propre en tant qu'association sous le nom d'Association suisse Infrastructures communales (ASIC). L'ASIC est financée par les contributions de ses membres.

<https://infrastructures-communales.ch>