

Innovation

Un métro pour «révolutionner» le transport de marchandises

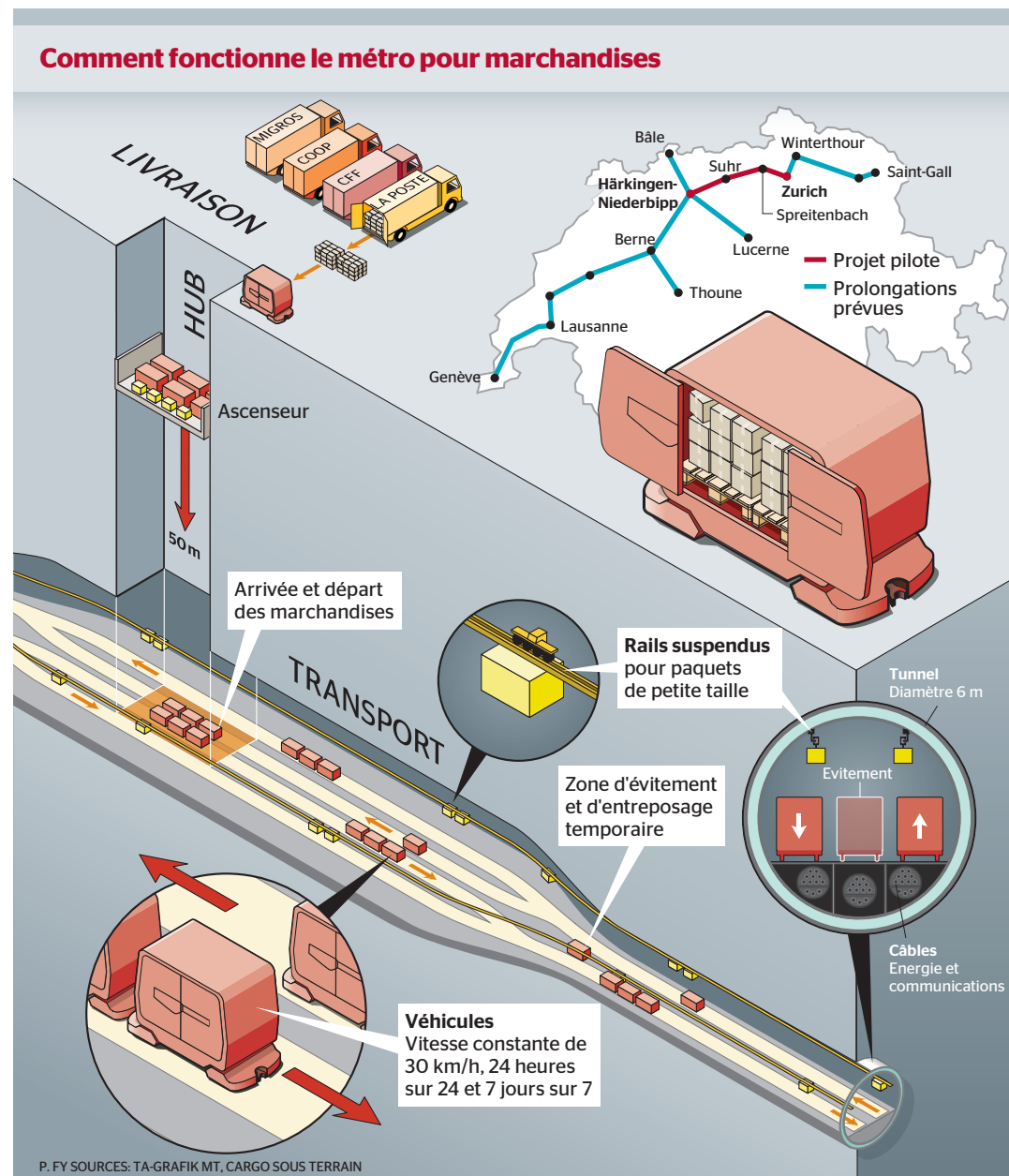
Un tunnel souterrain devisé à 3,5 milliards pourrait voir le jour en 2030 à Zurich. Avant de s'étendre au reste du pays

Gabriel Sassoon Zurich

Un réseau de tunnels enfoui 50 mètres sous terre, dans lequel circulent vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, des véhicules sans conducteur remplis de marchandises: l'infrastructure a tout du décor d'une œuvre de fiction. Et pourtant, le projet Cargo Sous Terrain (CST) pourrait devenir réalité. Hier, ses promoteurs ont présenté à Zurich les résultats de leur étude de faisabilité, menée notamment avec le soutien de la Confédération. Verdict: ce métro futuriste destiné exclusivement au transport de marchandises pour entreprises est techniquement et économiquement réalisable.

«Cargo Sous Terrain va révolutionner la logistique en Suisse», s'est félicité Daniel Wiener, responsable du financement du projet. Les raisons de succès annoncé sont multiples. Le système promet de décharger route et rail, alors que la Confédération estime que le transport de marchandises devrait croître de 45% entre 2010 et 2030. En acheminant un colis par voie souterraine, on évitera les bouchons: les livraisons arriveront à bon port à l'heure prévue, se réjouissent les promoteurs. Pour couronner le tout, CST devrait permettre de réduire de 80% les émissions de CO₂ par tonne de marchandises transportée. L'installation ne devrait fonctionner qu'au moyen d'énergies renouvelables.

Concrètement, comment Cargo Sous Terrain fonctionnera-t-il? Ses concepteurs envisagent d'enfouir leurs tunnels 50 mètres sous terre. Ces derniers seront reliés à la surface par un tube de 6 m de diamètre. Ils seront parcourus par deux voies bidirectionnelles ainsi que par une troisième voie de service. Les marchandises seront placées dans des conteneurs ou sur des palettes qui seront transportés sur des véhicules automoteurs réfrigérés dépourvus de chauffeur. Ces wagons fonctionneront par induction électromagnétique. Ils circuleront à une vitesse constante de 30 km/h. Quant aux



«Cargo Sous Terrain va révolutionner la logistique en Suisse»

Daniel Wiener

Responsable du financement du projet de livraison de marchandises par voie souterraine

«Pour nous, ce système est idéal»

Joos Sutter

Président de la Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse (Coop, Manor, Migros et Denner)

colis de petite taille, ils fileront à 60 km/h au bout de rails suspendus.

Les tunnels relieront des sites de production et des sites logistiques aux agglomérations. C'est dans ces «hubs» que les marchandises seront chargées ou déchargées. Dans ce dernier cas, elles pourront être réceptionnées directement par les clients de CST, qui propose aussi d'accomplir les derniers kilomètres de livraison à bord de voitures écologiques.

Si les promoteurs de CST estiment avoir les moyens de leurs ambitions, c'est que leur projet pharaonique suscite un vif intérêt auprès d'entreprises. Et pas des moindres. Swisscom, Coop, Manor, Migros et Denner - représentées par la Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse (CI CDS) -, La Mobilière, CFF Cargo ou La Poste ont contribué

aux 3 millions de francs qu'a coûté l'étude de faisabilité. Elles pourraient désormais investir dans la réalisation du tunnel. Google et Uber auraient également manifesté leur intérêt.

Loi fédérale nécessaire

Mais il faudra patienter avant que des marchandises transitent sous nos pieds. Le premier tronçon, long de 70 km et reliant Härkingen (SO) et Niederbipp (BE) à la ville de Zurich, ne devrait pas être opérationnel avant 2030. Son coût: 3,5 milliards de francs! La somme serait entièrement financée par le secteur privé. CST ambitionne ensuite de creuser un véritable réseau souterrain entre l'arc lémanique et le lac de Constance, desservant Genève, Lausanne, Bâle, Berne ou Saint-Gall. La levée de fonds va commencer prochainement alors que les travaux

pourraient commencer en 2023. Une loi fédérale spéciale sera toutefois nécessaire pour aller de l'avant. Des discussions sont en cours entre les promoteurs et Berne. «Pour nous, ce système est idéal, a déclaré Joos Sutter, président de la CI CDS. Aujourd'hui, la situation dans le domaine de la livraison de marchandises n'est pas satisfaisante.» Urs Schaeppi, directeur général de Swisscom, s'est aussi réjoui de cette innovation. Quant à CFF Cargo, il voit dans cette nouvelle voie de transport un moyen de compléter son offre.

Combien coûteront les services de CST? Selon son porte-parole, Patrik Aellig, la facture devrait s'élever à 20% de plus que ce que demande un transport par camion, le moyen actuel le moins cher pour acheminer des marchandises.