

Oui de principe au projet de cargo souterrain

TRANSPORTS Le Conseil fédéral va créer les bases légales permettant au consortium privé CST de préparer sa ligne de fret entièrement enterrée. Mais il assortit son feu vert de nombreuses exigences

BERNARD WUTHRICH, BERNE

[@BdWuthrich](#)

L'ambitieux projet Cargo Sous Terrain (CST) franchit une nouvelle étape. Le Conseil fédéral va préparer les bases légales qui lui permettront d'aller de l'avant. Au terme de la consultation lancée en 2019, le gouvernement constate qu'une nette majorité des milieux sondés se disent favorables à cette liaison ferroviaire souterraine réservée au transport de marchandises. La première étape consiste à aménager une voie ferrée de 70 kilomètres entre les grands centres de distribution du Plateau, autour de Härkingen (SO), et Zurich. Sur cet axe entièrement enterré circuleront des wagons automatisés. Cette première réalisation est devisée à quelque 3 milliards de francs. A terme, le conseil d'administration de CST envisage d'ajouter des lignes en direction du bassin lémanique, de Bâle, Thoun et la Suisse centrale. L'investissement total s'élèverait à plus de 30 milliards. Mais c'est de la musique d'avenir.

Dans sa prise de position, le Conseil fédéral rappelle mercredi que la Confédération ne fera que créer le cadre juridique nécessaire, sous la forme d'une loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises. Mais elle ne mettra pas un centime dans l'aventure. La ligne Härkingen-Zurich sera entièrement financée par des capitaux privés, dont la majorité doit rester en mains suisses, exige le gouvernement. Plusieurs groupes ont manifesté leur intérêt: les grands distributeurs (Migros, Coop, Manor), des banques (Credit Suisse, banques cantonales de Zurich et Bâle-Campagne), des assurances (Mobilière, Helvetia), des sociétés de transport et de logistique, des entreprises publiques ou para-étatiques (La Poste, CFF Cargo, Swisscom, BKW, Aéroport de Zurich). Des partenaires étrangers sont aussi montés dans le train.

Partenaires français et chinois

En janvier 2018, en présence de la conseillère fédérale Doris Leuthard, CST annonçait avec fierté l'entrée du groupe chinois Dagong dans le capital. Un partenaire français, Meridiam, ajoutait aussi son nom à ceux des investisseurs suisses. Ensemble, tous ces partenaires ont réuni le capital propre de 100 millions exigé pour la phase de planification. Toutefois, si le logo de Meridiam figure

toujours sur le site de CST, celui de Dagong n'y apparaît plus. Que faut-il en conclure? Réponse de CST: «Dagong ne comptera parmi les actionnaires de CST qu'après l'entrée en vigueur de la loi, qui sera le moment déterminant pour la libération du capital de 100 millions promis contractuellement.» Président du conseil d'administration, Peter Sutterlütli assure que, à ce moment-là, au minimum 57% du capital sera en mains suisses.

Le Conseil fédéral veut aussi que la loi aborde la question de la faillite ou de l'insolvabilité des propriétaires ou des exploitants afin d'éviter que les collectivités publiques passent à la caisse en cas de déconvenue. La Confédération doit pouvoir exiger des garanties. Interrogé à ce sujet, CST répond que les investisseurs sont des «partenaires fiables» et que le «modèle économique convaincant» est prévu pour le long terme.

Deux communes soleuroises opposées

Si le Conseil fédéral est d'accord d'aller de l'avant, c'est parce que les avis exprimés ont été majoritairement positifs et parce que «ce projet est suffisamment soutenu dans la branche des transports». A part la composition du capital, il formule d'autres exigences. Ainsi, le tracé prévu par CST devra être soumis à une étude d'impact environnemental afin de s'assurer que «les aspects écologiques sont suffisamment pris en compte». L'autorisation de construire sera délivrée par la Confédération, mais les cantons seront évidemment impliqués pour déterminer les emplacements des plateformes – dix sont prévues le long du parcours – et les tracés dans leurs plans directeurs. Les communes également. Deux d'entre elles, Boningen et Wolfwil (SO), ont d'ailleurs émis un préavis négatif lors de la préconsultation. Elles s'inquiètent des effets sur les nappes phréatiques.

CST se réjouit de la décision du Conseil fédéral à propos de ce qu'il qualifie de «projet de génération». Il estime que son système de transport de marchandises absorbera plus de 90% des marchandises qui devraient, sans lui, être acheminées par la route. Il est aussi écologique, car les véhicules et les ascenseurs seront mus à l'électricité d'origine renouvelable à 100%. Il devrait économiser «jusqu'à 80% de CO2 par tonne de marchandises transportées» et «soulager les villes jusqu'à 30% du trafic de livraison et 50% des émissions sonores», pronostique CST. Un concept de recyclage et d'élimination des déchets ambitieux l'accompagne. La ligne Härkingen-Zurich devrait être opérationnelle en 2030 déjà, un calendrier qui paraît cependant très ambitieux. ■