

# Un métro pour livrer les marchandises

**LOGISTIQUE** Routes encombrées par les camions, difficulté de construire de nouvelles infrastructures en surface, tout cela a motivé un groupe d'investisseurs à lancer un projet nommé «Cargo sous terrain». Le projet est ambitieux, mais le chemin est encore long

BERNARD WUTHRICH  
@bdwuthrich

«Novateur», «visionnaire». Les membres du parlement n'ont pas tari d'éloges envers le projet Cargo sous terrain (CST) lorsqu'ils ont validé la base légale qui permettra de réaliser ce métro souterrain réservé au fret. Alors rapporteur de la Commission des transports du Conseil national, le libéral-radical Frédéric Borloz, aujourd'hui conseiller d'Etat vaudois, a replacé ce projet dans son contexte économique: «Selon l'Office fédéral des routes et celui du développement territorial, la densité du trafic de marchandises devrait augmenter de 37% d'ici à 2040. Nos infrastructures ne permettent pas d'absorber un tel développement. Il faut donc chercher de nouvelles solutions, et celle proposée par CST est à prendre en compte.»

Piloté par de nombreux acteurs privés, CST souhaite offrir une solution logistique souterraine pour le transport de marchandises «de petite taille». Cette liaison nouvelle a pour ambition de relier les grands centres de distribution du pays aux grandes villes. La première ligne devrait raccorder le site industriel d'Egerkingen-Härkingen (SO) – où La Poste, Migros et d'autres entreprises possèdent des entrepôts, à Zurich – par un enchaînement de tunnels à triple voie sur une longueur d'environ 70 kilomètres. Son ouverture est planifiée pour 2031. Si tout se passe bien.

## Genève et Vaud intéressés

Une dizaine de hubs de chargement et de déchargement jalonnent le tracé. Chargées sur des palettes ou transportées séparément, les marchandises seront acheminées vers ces hubs par camion ou par train. Elles seront descendues sous terre par des ascenseurs et chargées sur des wagons pilotés sans conducteur qui se déplaceront une vitesse d'environ 30 km/h 24h/24. Selon ses promoteurs, ce tronçon entièrement électrifié devrait éviter «40 000 tonnes d'équivalent CO2 par an».

A terme, CST envisage de doter le pays d'un réseau de 500 kilomètres de liaisons de fret souterraines. Selon ses promoteurs, il devrait être achevé d'ici à 2045, et le coût total devrait s'élever à quelque 35 milliards de francs. Les cantons de Thurgovie et Saint-Gall ont déjà manifesté leur intérêt pour un prolongement de la ligne Härkingen-Zurich en direction de Winterthur et Saint-Gall. Un axe nord-sud entre Bâle et Lucerne fait également partie des objectifs.

Et en Suisse romande? Selon le schéma directeur de CST, le prolongement de l'axe est-ouest est à l'agenda, en direction de Berne, Thoun, Lausanne et Genève, avec un crochet par les centres de distribution de La Poste à Daillens et Eclépens. Les cantons de Vaud et Genève ont mandaté le bureau CSD Ingénieurs SA pour réaliser une étude de faisabilité et éva-

luer l'intérêt d'une telle solution sur l'Arc lémanique sur les plans politiques, économiques, sociologiques et technologiques.

CST est un programme privé, porté par d'importants acteurs économiques suisses: la Vaudoise Assurances, La Mobilière, Coop, Migros, Swisscom, la Banque cantonale de Zurich, Credit Suisse, Helvetia, Siemens, CFF Cargo, BKW, l'Aéroport de Zurich et de nombreux autres comme le bureau vaudois BG Ingénieurs Conseils ou le groupe Helbling. La Confédération ne participe pas au financement, mais a la responsabilité d'établir la base légale pour ce projet.

Elle a décidé que la majorité devait être en mains helvétiques. C'est spécifié noir sur blanc dans la loi sur le transport souterrain de marchandises que le parlement a validée en décembre dernier. Des partenaires européens minoritaires participent au projet, mais pas le groupe

chinois Dagong, qui n'a jamais acquis les actions annoncées en 2018, confie le porte-parole de CST, Patrik Aellig.

La loi a été adoptée à l'unanimité par le Conseil des Etats et par 158 voix contre 28 (toutes UDC, principalement en raison d'un risque de conflit d'intérêts entre le secteur privé et les acteurs publics) au Conseil national. A la suite de cette décision favorable, les actionnaires ont annoncé qu'ils allaient verser les 100 millions promis pour réaliser la planification du système et du premier tronçon entre Härkingen et Zurich d'ici à 2025.

## Réglementer l'utilisation du sous-sol

Ce métro du futur peut ainsi aller de l'avant. Au WEF 2022, l'architecte Pierre de Meuron a dit tout le bien qu'il en pensait: «C'est un projet logistique mais aussi

sociétal et environnemental. Il réduit le trafic en surface et protège le paysage et améliore la qualité de vie des habitants.» Les incertitudes et les obstacles restent cependant nombreux.

Fin connaisseur des questions d'infrastructures, le conseiller aux Etats Olivier François (PLR/VD) a salué la disposition des initiateurs privés à «prendre des risques calculés» tout en soulignant qu'il «faudra voir si le cadre du marché tel qu'il a été décrit est viable économiquement». Il a soulevé un autre aspect: la réglementation de ce qui se passe sous nos pieds. «On devra se poser la question de savoir si l'on ne doit pas se doter à terme d'un plan directeur sur l'utilisation du sous-sol. Je pense notamment aux conflits que l'on rencontre en particulier avec le déploiement de sondes géothermiques». Le chemin est encore long. ■

Selon ses promoteurs, les 500 km du réseau de Cargo sous terrain devraient être achevés d'ici à 2045. Le coût total devrait s'élever à 35 milliards de francs. (CARGO)



## Forum Mobilité

### LA CONQUÊTE DE L'ESPACE

Des fusées? Des satellites? Elon Musk? Pas cette année. Le titre du prochain Forum Mobilité organisé par *Le Temps* et les tpg le 14 septembre prochain à Genève se veut d'abord accrocheur. Mais que ce soit sous les sols, dans nos rues ou au-dessus de nos têtes, les différents acteurs mènent une bataille féroce pour s'approprier toujours plus d'espace pour leurs modes de déplacement. La troisième édition du Forum Mobilité explorera ces diverses thématiques.

Renseignements et inscription:  
<https://events.letemps.ch/mobilite>