



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 16-INT-640

Déposé le : 13.12.16

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de l'interpellation

Cargo souterrain – Quelle stratégie et participation d'investissement pour le canton de Vaud ?

Texte déposé

A l'heure où l'on déplore une saturation manifeste des infrastructures (routes et rails), saturation qui n'est pas prête de se résoudre, le projet de cargo souterrain présente une solution d'avenir, enthousiasmante et même futuriste, dans le bon sens du terme.

Le 25 novembre 2016, le Conseil Fédéral annonçait qu'il croyait à ce projet et entrait en matière pour la rédaction d'une Loi ; il envisage de participer au financement de phases d'essais dans la région zurichoise.

La question se pose dès lors de savoir quel peut être le positionnement de la Suisse romande et du canton de Vaud en particulier pour participer, soit à des essais, soit au développement futur de ce projet d'avenir et d'importance pour l'activité économique de notre canton.

Dès lors, le soussigné souhaite poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. Le Conseil d'Etat soutient-il ce projet, respectivement, a-t-il l'intention de le soutenir si ce n'est pas déjà le cas ?
2. Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'apporter un soutien financier à ce projet, et de quelle manière ? Corollairement, le Conseil d'Etat envisage-t-il de participer au capital-actions de la société (comme le canton et la ville de Lausanne l'avaient fait pour le St-Bernard, par exemple) ?
3. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de financer une étude de faisabilité pour imaginer un développement de ce projet et du réseau en Suisse romande, plus particulièrement dans le canton de Vaud ?

L'on remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.

Annexe : photocopie de l'article publié dans 24 Heures le 25 novembre 2016.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Transports

Une loi, oui, mais pas d'argent pour le projet Cargo sous terrain

Le Conseil fédéral croit au projet d'un métro souterrain pour le transport marchandises. Il préparera une loi spéciale

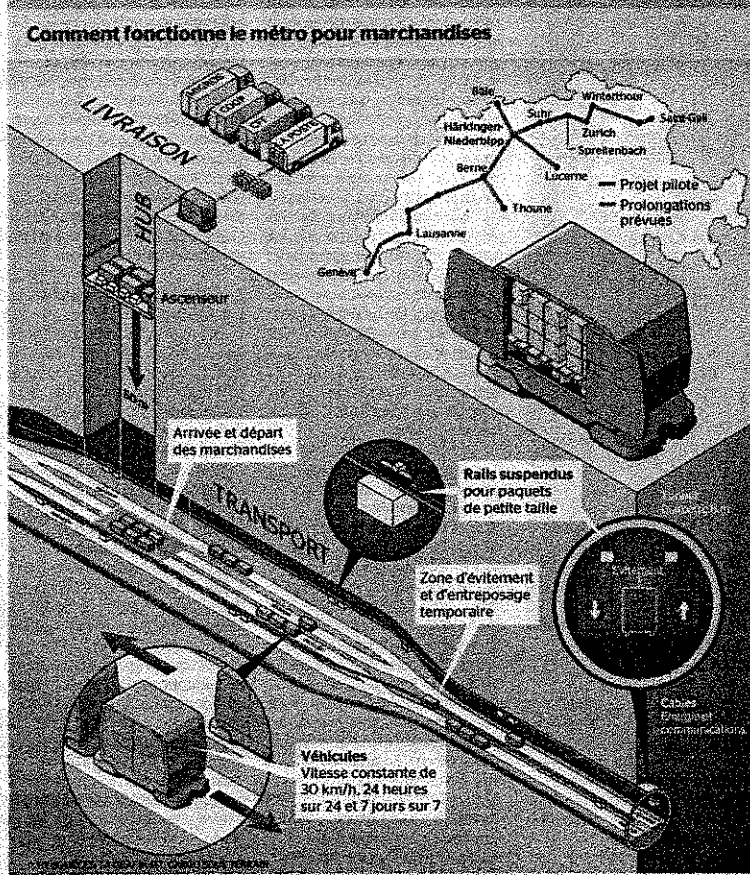
Judith Mayencourt

Dix mois tout juste entre la présentation de la première étude de faisabilité et sa mise sur les rails sur le plan politique futuriste, voire révolutionnaire, le projet Cargo sous terrain (CST) avance à un train d'enfer. Hier, le Conseil fédéral s'est engagé à préparer une loi spéciale qui permette aux promoteurs d'aller de l'avant. Mais attention, le projet devra être entièrement financé par les privés. La Confédération ne mettra pas la main au porte-monnaie.

Cargo sous terrain? Une idée qui paraît un peu folle ou à tout le moins futuriste: construire un réseau ferré souterrain dédié au trafic marchandises. Ainsi 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, des navettes sans conducteurs pourraient transporter des containers entre les grandes villes du pays. Avantage: un réseau routier libéré d'une grande partie du trafic marchandises, moins de bouchons et une baisse importante des émissions de CO₂ et de la pollution sonore. Bref, une révolution dans le monde de la logistique, portée par les grands distributeurs (Coop, Migros, Denner, Manor), CFF Cargo, Swisscom ou encore La Mobilière, et avec un fort accent environnemental.

Profitable à tous

Le Conseil fédéral s'est donc montré sensible aux arguments des promoteurs du projet, qui pourrait apporter un «léger avantage à la collectivité», dit-il, même si l'avantage direct revient aux investisseurs et aux exploitants. Il s'engage donc à préparer une loi fédérale spéciale pour unifier les conditions de construction sur toute la Suisse et éviter d'intermi-



nables négociations avec toutes les communes concernées. Mais il y a des conditions strictes. La première est financière. La Confédération ne versera pas un centime dans l'aventure. Les promoteurs devront trouver 100 millions de francs d'investissement privé dont la moitié en Suisse. Ils devront s'engager à réorganiser la chaîne de logistique et de transports des régions concernées. L'accès à leur réseau ne devra pas être discriminatoire. Et enfin ils

devront obtenir le soutien des premiers cantons concernés: Zurich, Soleure et Argovie.

Début à Zurich

C'est en effet entre Hürkingen-Niederbipp et Zurich que les travaux devraient commencer en 2024, si tout va bien. Le premier tronçon est estimé à 3 milliards de francs et pourrait entrer en service dès 2030. Il est ensuite prévu d'étendre le réseau sur toute la Suisse. Coût total des investisse-

ments: 35 milliards de francs sur 25 ans.

Avec le signal politique donné hier par la Confédération, la phase de planification peut désormais commencer. «Avoir une loi fédérale est indispensable à la concrétisation du projet. Pour convaincre les investisseurs, il faut pouvoir leur dire quelles sont les conditions que l'Etat fixe. Maintenant, nous pouvons commencer à chercher les 100 millions de francs nécessaires au dé-

marrage et nous pouvons préparer les autorisations de construire», se félicite Daniel Wiener, membre du comité de Cargo sous terrain. Un comité qui n'est pas fâché de voir l'Etat se tenir à distance, financièrement parlant. «Nous voulons garder notre liberté entrepreneuriale. Cela garantit aussi des solutions rapides, commente Daniel Wiener. Nous attendons des effets extrêmement positifs pour l'économie privée. Pour l'industrie et le commerce de détail, ce système sera un progrès énorme.»

«Pour l'industrie et le commerce de détail, ce système sera un progrès énorme»



Daniel Wiener, membre du conseil d'administration de Cargo sous terrain

Il n'est pas le seul à s'en réjouir. Le projet fait d'ores et déjà saliver l'ingénieur qu'est le PLR Olivier Français, président de la Commission des transports du Conseil des Etats. «Je prends le mandat, c'est clair! lance-t-il par boutade avant d'analyser. Dans ce genre de gros projets, le plus gros écueil est souvent législatif. La décision de faire une loi fédérale, et donc de passer par-dessus les règlements cantonaux est une décision politique forte.»

Et les cantons seront-ils d'accord de perdre leurs prérogatives? Olivier Français est prudent. «Le débat commence. On verra ce que diront d'abord les chefs des départements concernés. Pour moi, qui suis un libéral, l'Etat ne doit pas interdire les projets commerciaux pour autant que ce soient les promoteurs qui prennent le risque financier.» Le projet de loi sera mis en consultation l'été prochain. Et le parlement devrait adopter le texte fin 2018.

Cointrin se dote de tapis de détection précoce

Des tapis uniques au monde sont installés à l'aéroport de Genève pour fluidifier le flux des voyageurs

C'est une première mondiale: des tapis de détection précoce d'objets dangereux sont installés dans les chaussées de l'aéroport de Genève. Ces tapis gris bourrés d'électrodes pour fluidifier les passages à la trêve de sûreté. Le nombre de passagers ne cesse d'augmenter. Cointrin et d'autres aéroports surviennent au moment de passer dans le secteur réservé heures de pointe.

«Augmenter l'espace de sûreté n'est plus possible. Augmenter le personnel de sûreté. Et nous avons optimisé les procédures de contrôle. Il fallait donc imaginer une solution différente», explique Ruben Lutz, chef de la division de sûreté. L'idée trouvée consiste à «lever les chaussures des passagers avant même qu'ils ne gémissent sous le portique de sûreté». Le nouvel appareil est positionné à l'endroit où s'arrête pour présenter son bagage à l'inspection, à deux pas du point de passage.

Si le «tapis magique» est une certaine masse de métal les sandalettes ou autres chaussures se déchaussent à l'approche. Elle évite ainsi de lever les passagers, de poser ses souliers au milieu des bagages voyageurs suivants et de perturber la fluidité du passage.

Des tests effectués l'été dernier ont montré que le système semblait prometteur. «Il nous a permis de tester 3000 personnes heure de pointe, le système permet d'en faire passer plus, soit 5%», détaille Ruben Lutz. Coût des 37 tapis acoustiques: 1,1 million de francs, en partie déjà installés.

Indique l'établissement autonome. Hier du développement de trois ans de ce produit par une équipe de dix personnes, avec l'EPFL et l'ECAL, Bernard Revaz, directeur de la société Sedect, précise que la technique utilisée, électromagnétique, est sans danger. Cette technologie a déjà été utilisée à quatre aéroports. Sophie Rosel

Swisscoy Berne veut garder des soldats au Kosovo pour 4 ans

Le gouvernement demande au parlement de poursuivre l'engagement de la Swisscoy au sein de la force multinationale de promotion de la paix KFOR. Les militaires suisses devraient continuer d'œuvrer à la stabilité du Kosovo jusqu'à fin 2020. Mais les effectifs devraient être réduits. Et le Conseil fédéral va analyser s'il ne faudrait pas allouer ces moyens à la promotion civile de la paix. L'effectif de la Swisscoy, aujourd'hui de 235 militaires au maximum, sera de 190 soldats dès avril 2018 puis de 165 dès octobre 2019. ATS

Il a dit «La solution de la préférence indigène va dans la bonne direction»

Norbert Lüs, élu conservateur au Parlement européen, au terme d'une réunion inter-parlementaire entre la Suisse et l'UE



Théâtre Subvention réduite après une pièce sur Köppel

Le Canton de Zurich retire 50 000 fr. de subventions pour 2017 au Theater am Neumarkt après un spectacle hostile à l'égard de Roger Köppel (UDC/ZH). Une manière, justifie le Conseil d'Etat, de couvrir ses «fraîs» en lien avec la création controversée. Un artiste avait fait polémique en mars en proposant de «dékoppliser» la Suisse. Les spectateurs avaient aussi la possibilité de maudire Roger Köppel. Son parti avait réclamé une coupure des subventions. La Ville de Zurich s'est distancée du spectacle, mais n'a pas réduit son aide. ATS/G.S.

Grève Ras-Le-Bol des nouvelles mairies suisses

Une partie des enseignants neuchâtelois était en grève hier pour exiger du Conseil d'Etat qu'il retire son projet de grille salariale. Venue à la rencontre des manifestants, la conseillère d'Etat Monika Meier-Hefli a été copieusement huée. Entre 500 et 600 enseignants ont envahi la Cour du Château à Neuchâtel, siège des autorités cantonales, pour remettre une pétition exigeant le retrait de la grille salariale. ATS

Le chiffre 1998

C'est le nombre de procédures qui ont été ouvertes pour maltraitance envers des animaux en 2015, soit le triple d'il y a dix ans. C'est une évolution positive, estime la fondation allemande «Tier im Recht» (l'animal dans le droit), qui n'est pas pour autant satisfaite. Elle trouve que les autorités pénales ne prononcent pas assez souvent des peines ou que ces peines ne sont pas assez sévères envers ceux qui maltraitent des animaux. La fondation souhaite une application plus stricte de l'ordonnance sur la protection des animaux. ATS

Soleure L'enfant retenu Allemagne aboli plusieurs fois

L'Allemand qui a avoué avoir commis des abus sexuels s'un garçon de 12 ans qui avait disparu de Gunzgen (SO) est accusé d'avoir commis actes à 15 reprises avec l'enfant. C'est ce que révèle l'acte d'accusation du Ministère de Düsseldorf (D). Selon le Ministère public, qui a pu obtenir ces informations hier, le garçon fait la connaissance de cet homme âgé de 45 ans début 2016 par le biais du jeu en ligne Minecraft. Le procès début 2 décembre en Allemagne.