

Interpellation Marc-Olivier Buffat – Cargo souterrain – Quelle stratégie et participation d’investissement pour le canton de Vaud ? 16_INT_640)

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 entrain 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.

Souhaite développer.

(Signé) Marc-Olivier Buffat

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

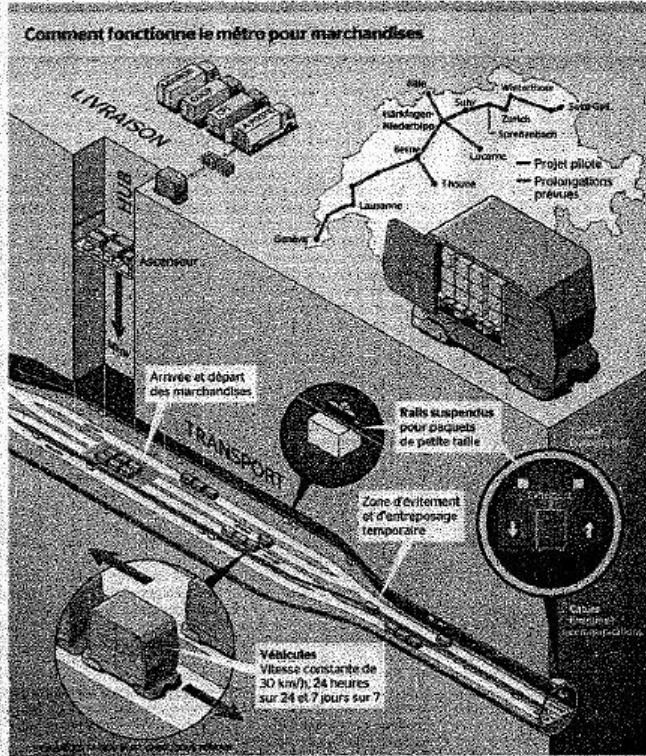
Judith Mayencourt

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'interru-



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 fiché 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 François, 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 François 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.

nables négociations avec toutes les communes concernées. Mais il y fixe de strictes conditions. 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 devisé 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-