

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2019)
Heft: 2250

Artikel: Transport de marchandises : le Conseil fédéral est ouvert, mais pas visionnaire : réponse fédérale inadaptée à l'enjeu du projet Cargo sous terrain
Autor: Béguelin, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020046>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Transport de marchandises: le Conseil fédéral est ouvert, mais pas visionnaire

Réponse fédérale inadaptée à l'enjeu du projet Cargo sous terrain

Michel Béguelin - 05 juillet 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35190>

En Suisse, les grandes infrastructures de transports terrestres sont saturées sur leurs axes principaux. Les chances de voir la situation s'améliorer paraissent quasiment nulles. Et les lourds investissements consentis ont toujours l'allure de rattrapages, pas toujours bien coordonnés d'ailleurs ([DP 2238](#)).

Ainsi, les volumes de trafic s'obstinent à augmenter plus rapidement que l'adaptation des capacités. Dès sa mise en service, toute nouvelle infrastructure attire davantage de trafic, avec d'autant plus de force que les usagers ont souffert durant les années de réalisation. En bref, c'est le cercle vicieux parfait.

Dans notre pays, où la population est dense et la liberté de se déplacer une exigence fondamentale, le phénomène devient une constante physique.

La solution Cargo sous terrain

L'idée de transférer une part la plus importante possible du trafic de marchandises sous terre afin de soulager d'autant les infrastructures routières et ferroviaires, nécessairement liée à un concept de logistique urbaine en desserte fine, fait actuellement l'objet d'une

[procédure de consultation](#) auprès des cantons et des associations économiques. Réponses attendues pour ce 10 juillet sur le [projet de loi](#) sur le transport souterrain de marchandises (LTSM), accompagné d'un rapport explicatif qui deviendra sans doute le *Message* du Conseil fédéral.

D'entrée de jeu, la Confédération a fixé quatre principes:

- elle ne veut [rien payer](#);
- elle se dit prête à faciliter la réalisation en harmonisant les aspects légaux et juridiques;
- elle impose le principe de l'accès non discriminatoire à la nouvelle infrastructure;
- elle exige que la majorité du capital reste en mains suisses.

Après l'euphorie, la réflexion profonde

L'idée s'est développée dès 2011 en un petit comité composé de professionnels des transports et de la logistique, victimes au quotidien des bouchons, et d'un ou deux représentants de l'Office fédéral des transports.

En 2015, [Cargo sous terrain](#) prend l'aspect informel d'une

association, puis, après une série d'études exploratoires sérieuses, une société anonyme est constituée en mars 2017, rassemblant une quarantaine d'entreprises (transports, distribution, banques, travaux publics, assurances) qui apportent le capital initial prévu de [100 millions de francs](#) en janvier 2018 ([DP 2197](#)).

Le projet futuriste est, à ce moment-là, largement soutenu et salué au-delà même de l'économie, à commencer par la conseillère fédérale Doris Leuthard. Une première étape, sous la forme d'un tunnel de 67 kilomètres, est prévue entre la région d'Olten et l'agglomération de Zurich, après quoi tous les centres économiques du pays seront progressivement reliés pour former un véritable réseau souterrain. Soit à terme pas moins de trente milliards d'investissement. Une somme qui impose le respect.

Désormais, la pesée des intérêts entre dans le vif. Un certain doute s'insinue donc, auquel répondent des convictions renforcées.

Du côté routier, on se demande si la généralisation de camions électriques autorisés à rouler la nuit ne serait pas une meilleure solution. Mais des [camions électriques](#) de 40 tonnes

emporteront pratiquement une charge utile de 30 tonnes seulement, en raison du poids des batteries. Regroupés en convois de 200 mètres, formant de véritables trains routiers, ils seront pratiquement indépassables par les véhicules individuels plus rapides. Sur le réseau routier actuel – pensez à l’axe Lausanne-Genève – de tels convois ne peuvent constituer une solution à long terme. De toute façon avec l’e-commerce planétaire, la distinction entre trafics de jour et de nuit a de moins en moins de pertinence; le «*juste à temps*» impose progressivement ses contraintes sur des infrastructures aux capacités restreintes.

Le côté ferroviaire possède un petit temps d’avance. Les trains de marchandises existent déjà: un seul pilote de locomotive déplace couramment jusqu’à 1’200 tonnes nettes. Mais, comme sur la route, l’intégration de ce trafic dans les flux de voyageurs présente un défi de plus en plus difficile à relever.

Maintenant, la saturation du réseau conduit la justice à trancher. Le Tribunal administratif fédéral vient de donner la [priorité au S-Bahn](#) zurichois par rapport au trafic de marchandises intérieur – les accords internationaux prescrivent la priorité inverse en trafic de transit.

La capacité insuffisante des infrastructures de transport en surface devient un fait incontournable. Seule l’option

souterraine pour le trafic intérieur des marchandises offre des perspectives d’améliorations à long terme, avec en plus des économies possibles de terrains et des réductions de nuisances.

Définir les responsabilités du risque

Dans son rapport explicatif, le Conseil fédéral se voit dans les rôles de facilitateur et de coordinateur. Rien de plus.

Question responsabilités, le [futur Message](#) précise: «*Un modèle prévoit que Cargo sous terrain (CST) sera composée d’une société exploitante et d’une société propriétaire, chacune étant autonome. La société propriétaire met l’installation à disposition et la société exploitante fournit la prestation commerciale aux clients. La société propriétaire est responsable de la construction et du financement du système CST [...] La société exploitante supporte le risque commercial et paie une redevance d’utilisation à la société propriétaire*».

Dans cette configuration, le rôle de l’Office fédéral des transports sera double: approuver les plans et jouer le rôle de l’autorité de surveillance, étant entendu que «*la construction et l’exploitation des installations, ainsi que l’exploitation des véhicules qui y circulent seront encadrés par une législation appropriée*».

En parlant «*d’un modèle*», le Conseil fédéral sous-entend

qu’il peut en exister d’autres, même si tout le contexte fait expressément mention du projet Cargo sous terrain.

Déclassé de national à intercantonal

Les ambiguïtés et les contradictions du texte du Conseil fédéral sont éclatantes. A la page 21 dudit message, chiffre 1.5, on lit: «*La proposition s’inscrit dans la stratégie du Conseil fédéral visant à ce que la Confédération crée un environnement économique optimal à l’intérieur du pays et renforce la compétitivité de la Suisse (objectif 2). La proposition soutient également l’objectif de maintenir la Suisse à la pointe de la formation, de la recherche et de l’innovation et de mieux exploiter le potentiel de sa force de travail*».

Mais à la page 31 du même document, chiffre 4.2.4, on lit: «*Le projet est axé systématiquement sur les besoins de l’industrie commandant les transports et il ne génère qu’une légère utilité pour le grand public*». Ce qui n’empêche pas une partie des professionnels de ladite industrie de s’opposer au [coûteux projet](#) visionnaire.

En page 27, le chiffre 4.1.5, intitulé *Prise en compte des intérêts des cantons*, contient un passage révélateur: «*Le transport souterrain de marchandises selon le projet CST est un projet intercantonal. Le sous-sol relève en principe de la*

souveraineté des cantons et le transport souterrain de marchandises profitera en grande partie à des régions spécifiques». Autrement dit, les cantons touchés par ce réseau souterrain, par définition à vocation nationale, n'ont qu'à payer s'ils le souhaitent. Ce que la plupart semblent décidés à faire, tout en dénonçant la [dérobade du Conseil fédéral](#) - qu'ils espèrent corriger.

Le sommet de la marche arrière fédérale est atteint, si l'on peut dire, en page 39, au chiffre 6.1.2, traitant des conséquences sur l'état du personnel: *«La Confédération devra probablement supporter des dépenses supplémentaires en personnel à hauteur d'un poste à temps plein pour assurer le suivi du projet CST»*. Vous avez bien lu. Un poste, un seul, il est vrai généreusement complété par la précision *«à temps plein»*.

Passer d'une caricature de

projet à un défi de l'importance des Transversales alpines

Au stade actuel, le projet de loi du Conseil fédéral tient de la caricature. Le papier expose la confrontation au sein du gouvernement entre, d'une part, l'ouverture vers un projet d'avenir conforme aux conditions de vie de notre époque et, d'autre part, l'attitude attentiste - ça ira mieux si on ne prévoit rien - évidemment camouflée avec l'éternel argument en granit des Alpes de *«la situation financière préoccupante de la Confédération»*.

On aurait attendu du gouvernement qu'il synthétise les deux aspects, qu'il ouvre par exemple l'horizon vers d'autres idées de financement en liaison avec le deuxième pilier, etc. Il se borne à présenter les deux options, attendant de voir les réactions.

Pourtant le granit des Alpes se perce, avec des retombées positives pour la collectivité et en maîtrisant les coûts. Comme le prouvent les Transversales alpines.

Cargo sous terrain est un nouveau réseau, évidemment national, qui allègera progressivement les deux réseaux existants, routiers et ferroviaires, dorénavant plus ou moins soumis à une saturation permanente coûteuse, et cela sans accaparer de nouvelles surfaces. L'exemple même d'une vision d'avenir.

Comblent le vide

Le résultat de la procédure de consultation sera publié probablement vers la fin de l'été. L'enjeu revêt aussi un aspect institutionnel majeur: le Conseil fédéral prendra-t-il la main, gouvernera-t-il? Faute de quoi, le Parlement et les cantons combleront inmanquablement le vide.

Une identité électronique de service public plutôt que les Gafam

Les qualités et défauts du projet fédéral e-ID

Jean Christophe Schwaab - 29 juin 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35172>

Lorsque l'Etat atteste de l'identité d'un résident, il ne tient pas seulement un registre utile pour l'accomplissement de ses tâches. Il atteste aussi officiellement de l'existence d'une personne et permet à cette dernière de s'en prévaloir

juridiquement.

Un document d'identité étatique permet non seulement de bénéficier de prestations publiques, mais aussi de s'obliger envers d'autres privés. Ces derniers peuvent

compter sur le fait que leur cocontractant existe bel et bien et avoir la certitude qu'ils sont effectivement en relation avec cette personne.

Jusqu'ici, l'Etat garantissait l'identité exclusivement sur un