

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2021)  
**Heft:** 2326

**Artikel:** Cargo sous terrain projet privé fédérateur d'acteurs : pour délester les voies terrestres, Cargo sous terrain se présente comme une solution révolutionnaire d'acheminement des marchandises financée par le secteur privé

**Autor:** Rey, Michel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1014479>

### **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:** 14.03.2025

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

Dans une [étude](#) détaillée, *avenir suisse*, le laboratoire d'idées des milieux économiques, redonne au problème ses justes proportions. En résumé: même si la Suisse reprenait intégralement la directive européenne, ses règles d'accès à l'aide sociale changeraient peu. Les coûts supplémentaires de cette reprise s'élèveraient au plus à 75 millions de francs par an, alors que le total des dépenses sociales se monte à 168 milliards.

### **Au final...**

Finalement, les trois dossiers au sujet desquels le président de la Confédération annonçait de profondes divergences entre la Suisse et Bruxelles ne s'avèrent pas si problématiques. En 2018, le Conseil fédéral jugeait le projet d'accord largement favorable aux intérêts du pays et ne parlait que de nécessaires «clarifications». Mais il s'est depuis retiré du

débat, laissant le champ libre à toutes les interprétations et aux craintes fantasmées des groupes d'intérêt.

Ce tir nourri de critiques n'a fait qu'alimenter la suspicion au sein de la population – il suffit de suivre le courrier des lecteurs pour vérifier à quel point les passions peuvent étouffer la raison. À tel point que les partis politiques, plus prompts à se conformer à une prétendue aversion de l'opinion qu'à expliquer et défendre les avantages de l'accord institutionnel, ont soldé leurs convictions européennes.

Et quand le Conseil fédéral est enfin sorti de son silence, c'est pour reprendre à son compte ces critiques et formuler des exigences qui ne peuvent que conduire à l'échec des négociations. Mais au fait, le gouvernement n'a-t-il jamais voulu institutionnaliser les rapports de la Suisse avec l'Union européenne, croyant pouvoir s'en tirer avec des accords au coup par coup ?

## **Cargo sous terrain projet privé fédérateur d'acteurs**

Pour délester les voies terrestres, Cargo sous terrain se présente comme une solution révolutionnaire d'acheminement des marchandises financée par le secteur privé

---

Michel Rey - 17 mai 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38932>

Dans la presse, *Cargo sous terrain* (CST) est généralement présenté comme un système de transport de marchandises acheminées dans un tunnel. Mais à parcourir la documentation fournie par ses promoteurs, il faut bien l'admettre, il s'agit bien davantage d'un projet de logistique novateur et ambitieux.

Selon la [présentation du projet](#), CST constitue «un système logistique complet de transport flexible de marchandises de petite taille. Des tunnels relient des sites de production et des sites logistiques aux centres-villes. À la surface, CST distribue les marchandises transportées dans des véhicules écologiques et contribue ainsi à réduire le trafic routier et les émissions de bruit».

### **Promoteurs privés à la barre**

Initié et financé par des [acteurs privés](#), CST bénéficie d'un large soutien du monde des affaires, de la politique et de la science. Mais il est surtout porté par des acteurs privés directement concernés.

On y compte plus de 50 entreprises (grands distributeurs, banques, assurances, entreprises de transport et de logistique), ce qui lui assure une crédibilité certaine pour sa faisabilité financière et commerciale.

Vaudoise Assurances en est le principal actionnaire. Parmi les autres [investisseurs](#), il y a les assurances Helvetia et La Mobilière, La

Poste, Swisscom, Credit Suisse, la Banque cantonale de Zurich ainsi que Coop et Migros – cette dernière par sa caisse de pension.

Pour sa réalisation, l'ensemble de ses promoteurs se trouve face à deux défis de taille interdépendants: construire des tunnels pour transporter du fret en sous-sol et fédérer les acteurs de la logistique pour assurer la distribution de ce fret en milieu urbain.

### **490 km de tunnel et quelque 35 milliards**

D'ici 2045, CST prévoit de creuser un réseau sous-terrain de 490 kilomètres entre le lac de Constance et le lac Léman avec des liaisons vers Bâle, Lucerne et Thoune. Grâce à un système de monte-charge, la marchandise pourra être descendue dans les tunnels. Le transport des produits, y compris congelés ou frais, se fera sur des palettes.

Des véhicules électriques à conduite autonome circuleront 24 heures sur 24, dans des tubes de 6 mètres de diamètre à une vitesse maximum de 40 km/h. Ils s'arrêteront dans des *hubs*, créés dans des centres logistiques existants et assurant en toute sécurité la liaison avec tous les systèmes de transport terrestre. Tout le système sera alimenté à 100 % par de l'électricité issue d'énergies renouvelables.

Un [premier tronçon](#) de 70 kilomètres sera réalisé d'ici 2031. Il permettra de raccorder les grands centres de distribution du pays situés autour de Härkingen (SO) à la métropole zurichoise avec la création de 10 *hubs* de distribution.

Le coût total du projet est estimé entre 30 et 35 milliards de francs. Les investissements du premier tronçon, *software* inclus, les *hubs* ainsi que les véhicules souterrains et de surface pour la distribution en ville sont estimés 3 milliards. CST dispose actuellement de 100 millions de francs pour le financement des travaux de planification de ce tronçon.

CST ambitionne de développer un système de *city-logistique* pour la distribution fine et efficiente des marchandises dans les villes. Les marchandises seront déjà regroupées dans le

tunnel en vue de cette distribution.

La livraison aux points de vente et aux clients finaux se fera à partir d'un *hub* de manière coordonnée, au lieu que chaque prestataire n'expédie et transporte individuellement ses marchandises. Elle s'opérera avec des véhicules autonomes et électriques qui seront adaptés à la morphologie des centres-villes.

### **Absorber la croissance des flux de marchandises**

En Suisse les flux de transports de marchandises ne cessent de s'accroître. Selon les prévisions de l'Office fédéral des routes et de l'Office fédéral du développement territorial, ils augmenteront de 37 % entre 2010 et 2040.

Les infrastructures de transports routiers et ferroviaires arrivent en limite de capacité et il sera quasi impossible d'en créer de nouvelles, notamment routières.

Selon ses promoteurs, CST représente la solution adéquate pour prendre en charge ces flux de marchandises. Ils estiment que le système pourra réduire jusqu'à 40 % les flux sur les réseaux routiers et ferroviaires du pays.

Mais CST vise surtout à résoudre les problèmes de distribution de marchandises en milieu urbain ([DP 2197](#)). Actuellement, chaque entreprise commerciale expédie et livre ses marchandises individuellement. Il en résulte une multiplication de camionnettes qui encombrant les rues des villes.

Par voie de presse, le président du Comité de direction de CST Peter Sutterlütli constate l'inefficacité du système de distribution urbaine. Actuellement, 400 000 camionnettes (soit 75 % de plus qu'en 2000) circulent en Suisse, et essentiellement dans les villes. Elles parcourent en une année 4,7 milliards de kilomètres pour n'assurer que 6 % des livraisons.

C'est un non-sens économique et écologique que le projet CST corrigerait. Ce changement de pratique est nécessaire. D'ailleurs, les pouvoirs publics souhaitent mettre fin à ce gaspillage.

Ainsi, au niveau des villes, des restrictions d'accès à leur centre et/ou des limites de stationnement sont introduites et des taxes sont également annoncées.

Selon Peter Sutterlüti, ces politiques restrictives sont de nature à inciter les entreprises de livraison à adhérer à la solution CST, qui permettra un délestage des centres urbains jusqu'à moins 30 % pour le trafic de livraison et jusqu'à moins 50 % pour les émissions de bruit. C'est pour cela que la ville de Zurich fait figure de partenaire très intéressé à la réalisation du premier tronçon.

### **Nouvelle base légale fédérale**

Aucune subvention publique n'est sollicitée ni pour la construction ni pour l'exploitation. Toutefois la réalisation de CST nécessite l'élaboration d'une base légale puisque le système prévoit un dépassement des frontières cantonales.

Le [projet](#) de cette loi sur le transport souterrain de marchandises est en cours de discussion au sein du parlement qui devrait lui réserver un accueil positif.

La loi permettra à la Confédération de suivre attentivement la réalisation du projet du point de vue de son financement et des garanties à fournir par les promoteurs en cas de difficultés financières et d'exploitation. Il s'agit de savoir notamment qui financerait l'éventuel abandon du projet. Autre préoccupation: la majorité du capital doit rester en mains suisses.

Enfin, il peut être relevé que les procédures d'autorisation et de contrôle retenues s'inspirent en grande partie de la [loi sur les chemins de fer](#).

### **Utopique ou pas ?**

En avril 2019, l'ancien directeur des CFF Andreas Meyer affichait son [scepticisme](#) à l'égard du projet. Il doutait sérieusement que son financement puisse être assuré. Des critiques étaient également formulées par le principal transporteur privé de Suisse.

Pour son directeur Nils Planzer, les problèmes de transport de marchandises peuvent se régler avec la tarification de la mobilité, c'est-à-dire via des tarifs différenciés selon les heures de livraison. La solution ne se trouve ni dans l'extension des infrastructures de transport ni dans la construction de tunnels.

Cependant, le projet a gagné en crédibilité politique et économique. Le processus de planification est défini par la Confédération. La réalisation du premier tronçon aura une valeur de test.

D'une part, il s'agira de négocier avec les cantons, les communes et les propriétaires privés dont les terrains seront concernés par la construction. D'autre part, pour rappel, en Suisse, les projets de tunnels ne sont pas faciles à réaliser et il faudra tenir compte des impacts du creusage sur l'environnement. De même, la localisation des *hubs* soulèvera sans doute des oppositions et demandera de nombreuses expertises environnementales.

Au final, les promoteurs de CST devront surtout apporter la preuve qu'ils ont la capacité de fédérer les entreprises de livraison de marchandises - actuellement en concurrence - dans un système unique de partenariat. Un défi peut-être plus grand que celui de creuser les tunnels.