

Office fédéral des transports

3003 Berne

finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 26 juin 2019

Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM) – Cargo sous terrain (CST)

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 3 avril 2019 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti. Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle, à l'adresse indiquée ci-dessus.

Nous précisons que nous avons intégré nos réponses au catalogue de questions lié à la consultation, au point 4. de la présente.

1. Objet de la consultation

1.1 Le projet « Cargo sous terrain » (CST)

Le projet « Cargo sous terrain » (CST) a été initié et organisé par le secteur privé (entreprises suisses de logistique, de transport et de commerce de détail). Il consiste en un nouveau système pour le transport flexible de marchandises de petite taille, qui relierait, sous terre, les principaux centres logistiques et urbains de notre pays. Une nouvelle desserte fine de marchandises, au moyen en particulier de véhicules électriques, serait organisée à partir des centres urbains reliés par le système.

Ce concept prévoit un tunnel à trois voies, opérationnel toute l'année et 24 heures sur 24. Au niveau des plateformes (« hubs »), les marchandises en palettes et en conteneurs pourraient être chargées et déchargées de manière entièrement automatique, par l'intermédiaire de puits équipés d'ascenseurs. Dans la mesure du possible, CST prévoit d'aménager les hubs dans des zones industrielles et logistiques existantes. Les installations de transport de marchandises seraient aménagées à une profondeur d'au moins 20 mètres et auraient un diamètre de 6 mètres.

CST prévoit un aménagement progressif au niveau suisse. Le premier tronçon serait mis en service en 2030 - soit d'ici dix ans – et coûterait environ 3,4 milliards de francs. Ce tronçon relierait Zurich à Härkingen/Niederbipp (centre logistique, dans le canton de Soleure). L'aménagement complet devrait être achevé en 2050 et table sur un axe Est-Ouest (St-Gall – Zurich – Härkingen – Berne – Lausanne – Genève).

1.2 Le projet de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)

L'objectif du nouveau projet de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM), soumis à la présente consultation, consiste à créer des conditions cadres juridiques en vue de la construction et de l'exploitation d'installations de transport souterrain de marchandises entre cantons, ainsi que de l'exploitation de véhicules dans ces installations.

Une procédure uniforme d'approbation des plans de droit fédéral (PAP) est prévue à cet effet. En ce sens, le futur acte normatif s'inspire autant que possible de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF), ce qui présente l'avantage de disposer de réglementations et de procédures en vigueur, qui ont fait leurs preuves.

Nous avons pris bonne note du fait que le projet de loi présenté n'est pas conçu comme une loi spéciale pour le CST, comme c'est le cas pour CFF SA, mais qu'il s'agit d'une loi fédérale générale sur le transport souterrain de marchandises entre cantons. En garantissant que l'exploitant accorde à tous les clients un accès non discriminatoire aux services de transport offerts, les services (de CST) sont ouverts à tous. Par ailleurs, la Confédération n'exclut pas qu'un autre acteur que CST puisse mettre en place un système de transport souterrain de marchandises en Suisse.

2. Ligne directrice identique aux conditions à remplir selon la Confédération

Nous soutenons les six conditions suivantes, fixées fin novembre 2016 par le Conseil fédéral (voir point 1.4.3, page 12, du rapport explicatif) par rapport au projet CST :

- a) L'association CST sera transformée en société anonyme (SA).
- b) CST démontre que le système est soutenu par les acteurs suisses clés de la logistique et du transport et démontre comment ces deux branches économiques doivent être progressivement réorganisées dans le cadre de la mise en œuvre du projet CST.
- c) Les responsables de CST s'engagent de manière contraignante à fournir à la nouvelle CST SA les moyens financiers nécessaires à l'étude de projet et à l'obtention de l'autorisation de construire (au moins 100 millions de francs).
- d) Les cantons concernés par le premier tronçon (ZH, AG, SO) acceptent la mise en œuvre de CST et intègrent ce projet dans leur planification régionale des transports.
- e) L'accès au système CST sera non discriminatoire.
- f) La Confédération ne soutient pas financièrement le projet CST.

3. Remarques sur le projet de loi et le rapport explicatif de la consultation

Premièrement, nous saluons les propos suivants du Conseil fédéral, en page 6 du rapport explicatif, sous l'intertitre : *La Confédération ne peut ni ne veut intervenir que modérément sur le marché du transport de marchandises.*

Le marché de la logistique est complexe. La demande de transport est déterminée par des facteurs multiples sur lesquels la politique n'a qu'une influence très limitée. Une intervention fédérale dans ce domaine déséquilibrerait un marché adapté à la demande et n'aurait donc de sens qu'en cas de défaillance du marché (comme c'est le cas pour la RPLP, par exemple).

Pour ces raisons, la Confédération ne peut ni ne veut intervenir que modérément sur le marché du transport de marchandises (...).

Deuxièmement, nous soulignons, tout comme le Conseil fédéral en page 5 du rapport explicatif, que la route demeurera de loin le premier mode de transport marchandises, notamment en volumes transportés, puisque :

(...) Entre 2010 et 2030, le volume du transport routier de marchandises (poids lourds et véhicules utilitaires légers) passera de 349 à 441 millions de tonnes (+26%) ; la prestation correspondante de transport de marchandises passera de 17 à 21 milliards de tonnes-kilomètres (+23%). Le volume du transport ferroviaire de marchandises (transport par wagons complets, transport combiné non accompagné) passera [quant à lui] de 56 à 72 millions de tonnes (+28%) entre 2010 et 2030 ; les prestations de transport passeront de 9 à 12 milliards de tonnes-kilomètres (+33%) (...).

En ce sens, nous relevons, en page 11 du rapport explicatif que si la plus grande partie de la demande CST serait transférée de la route (...) *Les modélisations du groupe d'experts indépendants aboutissent à un délestage maximal du trafic de 10% aux heures de pointe. Les engorgements actuels sur la route, que CST entend éliminer par son concept, ne seront pas éliminés. (...).* De ce fait le Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODESroute) financé par le fonds FORTA doit être poursuivi comme prévu, quel que soit le sort du projet CST.

Troisièmement, nous insistons, tout comme le Conseil fédéral, sur le fait que les cantons concernés doivent donner leur accord à la mise en œuvre du concept CST, parce que la réglementation de l'aménagement du sous-sol relève de la compétence des cantons.

Quatrièmement, nous partageons l'avis du Conseil fédéral selon lequel la combinaison d'une procédure d'approbation des plans (PAP) uniforme de droit fédéral et d'un plan sectoriel pour le transport souterrain de marchandises constitue la meilleure solution possible en vue d'assurer une procédure simple et efficace pour le transport souterrain de marchandises.

Enfin, cinquièmement, nous soutenons la formulation des articles 10, alinéa 6, lettre b et 25, alinéas 1 et 2 du projet de LTSM, articles qui fixent que :

- L'entreprise [CST] est financièrement viable si elle a les moyens financiers de réaliser le projet de construction à approuver. L'entreprise doit également démontrer de manière plausible comment elle financera l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure.

- *L'obligation de démanteler s'adresse au propriétaire. Cela est opportun en particulier en surface là où le sol est attrayant, afin de garantir l'engagement de manière durable.*
- *Les garanties qui entrent en considération sont les instruments visés à l'article 49 de l'ordonnance du 5 avril 2006 sur les finances de la Confédération (OFC).*

4. Réponses au catalogue de questions lié à la consultation

4.1 Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?

OUI, étant entendu que le Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODESroute) financé par le fonds FORTA doit être poursuivi comme prévu, quel que soit le sort du projet CST, puisque CST ne délésterait que peu la route.

4.2 Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux ?

OUI, compte tenu notamment de notre réponse à la question 4.4 b).

4.3 Etes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) ?

OUI, nous insistons particulièrement sur le fait que la Confédération ne doit pas soutenir financièrement un projet de type CST et qu'elle doit garantir que l'accès à un système de type CST sera non discriminatoire.

4.4 Approuvez-vous la solution proposée ? Plus particulièrement :

a) *Etes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale ?*

OUI, notamment parce qu'ainsi la Confédération n'exclut pas qu'un autre acteur que CST puisse mettre en place un système de transport souterrain de marchandises ailleurs, en Suisse.

b) *Etes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?*

OUI, étant entendu que les cantons demeurent souverains en matière de gestion de leur sous-sol.

5. Conclusions politiques

Compte tenu :

- a) de notre ligne directrice relative à la problématique soumise à consultation;
 - b) de nos remarques sur le projet soumis à consultation;
 - c) de nos réponses au catalogue de questions lié à la consultation ;
- nous soutenons le projet de LTSM et le projet de CST sans soutien financier de la part de la Confédération.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon