

Innovation

Un métro pour «révolutionner» le transport de marchandises

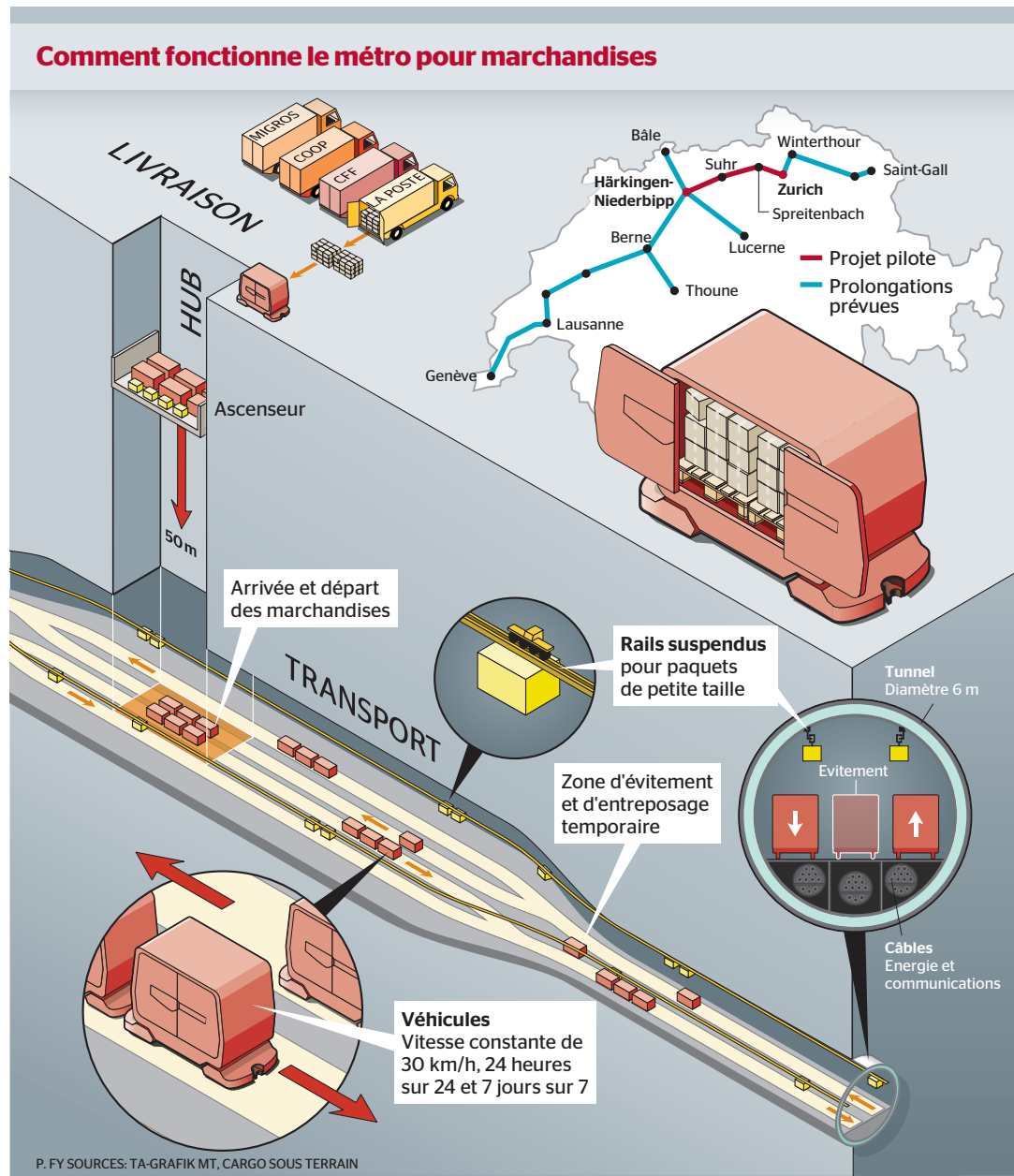
Un tunnel souterrain devisé à 3,5 milliards pourrait voir le jour en 2030 à Zurich. Avant de s'étendre au reste du pays

Gabriel Sassoon Zurich

Un réseau de tunnels enfoui 50 mètres sous terre, dans lequel circulent vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, des véhicules sans conducteur remplis de marchandises: l'infrastructure a tout du décor d'une œuvre de fiction. Et pourtant, le projet Cargo Sous Terrain (CST) pourrait devenir réalité. Hier, ses promoteurs ont présenté à Zurich les résultats de leur étude de faisabilité, menée notamment avec le soutien de la Confédération. Verdict: ce métro futuriste destiné exclusivement au transport de marchandises pour entreprises est techniquement et économiquement réalisable.

«Cargo Sous Terrain va révolutionner la logistique en Suisse», s'est félicité Daniel Wiener, responsable du financement du projet. Les raisons de succès annoncé sont multiples. Le système promet de décharger route et rail, alors que la Confédération estime que le transport de marchandises devrait croître de 45% entre 2010 et 2030. En acheminant un colis par voie souterraine, on évite les bouchons: les livraisons arriveront à bon port à l'heure prévue, se réjouissent les promoteurs. Pour couronner le tout, CST devrait permettre de réduire de 80% les émissions de CO₂ par tonne de marchandises transportée. L'installation ne devrait fonctionner qu'au moyen d'énergies renouvelables.

Concrètement, comment Cargo Sous Terrain fonctionnera-t-il? Ses concepteurs envisagent d'enfouir leurs tunnels 50 mètres sous terre. Ces derniers seront reliés à la surface par un tube de 6 m de diamètre. Ils seront parcourus par deux voies bidirectionnelles ainsi que par une troisième voie de service. Les marchandises seront placées dans des conteneurs ou sur des palettes qui seront transportés par des véhicules automoteurs réfrigérés dépourvus de chauffeur. Ces wagons fonctionneront par induction électromagnétique. Ils circuleront à une vitesse constante de 30 km/h. Quant aux



«Cargo Sous Terrain va révolutionner la logistique en Suisse»

Daniel Wiener
Responsable du financement du projet de livraison de marchandises par voie souterraine

«Pour nous, ce système est idéal»

Joos Sutter
Président de la Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse (Coop, Manor, Migros et Denner)

colis de petite taille, ils fileront à 60 km/h au bout de rails suspendus.

Les tunnels relieront des sites de production et des sites logistiques aux agglomérations. C'est dans ces «hubs» que les marchandises seront chargées ou déchargées. Dans ce dernier cas, elles pourront être réceptionnées directement par les clients de CST, qui propose aussi d'accomplir les derniers kilomètres de livraison à bord de voitures écologiques.

Si les promoteurs de CST estiment avoir les moyens de leurs ambitions, c'est que leur projet pharaonique suscite un vif intérêt auprès d'entreprises. Et pas des moindres. Swisscom, Coop, Manor, Migros et Denner - représentées par la Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse (CI CDS) -, La Mobilière, CFF Cargo ou La Poste ont contribué

aux 3 millions de francs qu'a coûté l'étude de faisabilité. Elles pourraient désormais investir dans la réalisation du tunnel. Google et Uber auraient également manifesté leur intérêt.

Loi fédérale nécessaire

Mais il faudra patienter avant que des marchandises transitent sous nos pieds. Le premier tronçon, long de 70 km et reliant Härkingen (SO) et Niederbipp (BE) à la ville de Zurich, ne devrait pas être opérationnel avant 2030. Son coût: 3,5 milliards de francs! La somme serait entièrement financée par le secteur privé. CST ambitionne ensuite de creuser un véritable réseau souterrain entre l'arc lémanique et le lac de Constance, desservant Genève, Lausanne, Bâle, Berne ou Saint-Gall. La levée de fonds va commencer prochainement alors que les travaux

En chiffres

- 3,5 milliards** Le coût du premier tronçon de Cargo Sous Terrain, qui reliera Niederbipp (BE) et Härkingen (SO) à la ville de Zurich. Ce montant comprend 2,5 milliards de francs pour la construction du tunnel, 344 millions pour les véhicules, 410 millions pour les «hubs» et 282 millions pour la planification.
- 70 km** La longueur de ce premier tunnel. Les promoteurs estiment que l'ouverture de ce secteur permettra de réduire le trafic des camions de 20% entre Niederbipp-Härkingen et Zurich.
- 50 m** Le tunnel se trouvera 50 m sous terre. Il sera relié à la surface par un tube de 6 m de diamètre.
- 30 km/h** La vitesse d'acheminement des marchandises. Elle passe à 60 km/h pour les petits colis.
- 10** Le nombre de «hubs» principaux jalonnant le premier tunnel. Ces plates-formes constitueront le point d'accès au système. Les marchandises y seront chargées et déchargées via des monte-charge verticaux. Des raccords directs chez les gros clients et dans des centres logistiques existants sont aussi prévus.
- 2030** L'année où ce tronçon pourrait être opérationnel si le calendrier est tenu. Le premier coup de pioche est espéré pour 2023. Les promoteurs du projet estiment que CST pourrait être rentable en 2036.

Un cadre de l'OFEV jugé pour corruption

Le Ministère public de la Confédération a mis en accusation six personnes, dont un ancien cadre

Un ex-chef de projet informatique de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) est accusé de gestion déloyale et de corruption dans le cadre du projet informatique «DaZu». Six personnes au total sont mises en cause par le Ministère public de la Confédération (MPC).

L'adjudication de nombreux contrats de services au sein de l'OFEV à des sociétés informatiques externes au cours des années 2007 à 2010 est au cœur de l'enquête du MPC, commencée en 2010. Le projet informatique en question, abandonné, avait fait perdre 6,1 millions de francs à l'OFEV.

Le MPC accuse l'ancien chef du projet informatique «DaZu» (Datenzugang/accès aux données) de corruption active et passive, de gestion déloyale des intérêts publics et de faux dans les titres. Il lui reproche d'avoir «exigé, convenu et reçu de la part de sociétés de fournitures informatiques des paiements de commissions illicites s'élevant à un total d'environ 118 000 francs», écrit-il. En contrepartie, le chef de projet s'assurait que l'OFEV conclût des contrats de services avec ces entreprises. Peu après le lancement des investigations, l'OFEV s'était séparé de lui.

Le MPC l'accuse également d'avoir acquis pour l'office des licences de logiciels et des services informatiques à hauteur de 500 000 francs par l'intermédiaire d'une société qu'il contrôlait, et non directement auprès du fournisseur. Et cela de concert avec l'ancien directeur du service informatique de l'OFEV. Ce dernier a bénéficié en contrepartie «d'avantages financiers indus sous forme d'argent liquide, de voyages et d'appareils», pour un montant total d'environ 50 000 francs. Il doit répondre de gestion déloyale et de corruption passive. En outre, selon l'accusation, il a acquis d'une autre société des fournitures informatiques au nom et aux frais de l'OFEV, en les utilisant à ses propres fins. Le préjudice s'élève dans ce cas à plus de 50 000 francs.

Le but du projet «DaZu» était de mettre en réseau des banques de données contenant des informations sur le sol, l'air, la biodiversité, la faune et la flore afin d'en faciliter l'accès. Un audit externe en 2013 avait mis en cause l'ex-directeur de l'OFEV Bruno Oberle. On lui avait reproché des négligences dans la gestion du projet. **ATS**

PUBLICITÉ

Jean-Pierre Grin
Conseiller national
UDC/VD

«Je suis pour un 2^e tube au Gothard, pour que le Tessin ne soit pas coupé de la Suisse, tout comme je compte sur la solidarité nationale pour réaliser le contournement de Morges et élargir l'auto-route à Cossonay.»

tunnel-du-gothard-oui.ch

Comité interpartis «Tunnel du Gothard OUI», 2001 Berne

Nucléaire La limitation de la durée de vie des centrales rejetée

La Commission de l'environnement du National propose à son plénum de faire marche arrière sur la durée de vie des centrales nucléaires. En décembre 2014, le National avait accepté de les débrancher après soixante ans. La commission s'oppose désormais à toute limitation, rejoignant ainsi la décision du Conseil des Etats. La majorité estime la mesure inutile, voire contre-productive: les exploitants, contraints de désaffecter prématurément leurs centrales, pourraient réclamer des dommages et intérêts. **ATS**

Carnet rose

Le chenil de la Fondation Barry à Martigny (VS) a accueilli dix chiots saint-bernard entre le 15 et le 25 décembre. La première portée, baptisée de noms commençant par la lettre O (Odin, Oxbow, Odessa, Opaline et Orla), a été présentée au public mardi. Les petits se développent parfaitement. Ils constitueront l'attraction phare de la fondation jusqu'au 3 mars prochain. **ATS**

Burkina Faso Hommage en Valais pour les victimes

Un hommage cantonal sera rendu aux deux victimes valaisannes des attentats du Burkina Faso, Georgie Lamon et Jean-Noël Rey. Dès le retour des corps, un office religieux sera célébré à la cathédrale de Sion par l'évêque Jean-Marie Lovey. La cérémonie, dont la date n'est pas encore fixée, sera ouverte au public, invitée à y participer pour rendre hommage aux deux personnes. Les autorités cantonales seront présentes et plusieurs personnalités fédérales ont annoncé leur venue. **ATS**

Cadeau des CFF

Trafic Pour compenser la hausse des prix de 2014, les CFF enverront un bon de 10 francs aux détenteurs d'un demi-tarif. Ceux-ci le recevront par courrier dès ces prochains jours. Quelque 2,3 millions d'usagers du rail sont concernés. **ATS**

Délit de fuite

Chauffard Une femme de 89 ans a été grièvement blessée dans un accident à Fribourg lundi. D'après des témoignages, le conducteur, âgé de 58 ans, a aidé la piétonne à se relever après l'avoir heurtée, puis est parti. Après des appels de la police, l'homme s'est annoncé et a reconnu les faits. Son permis a été saisi et il sera dénoncé. **ATS**

Le chiffre

70
C'est le nombre de requérants d'asile logés dans un abri de protection civile de La Chaux-de-Fonds contraints à déménager vers d'autres sites du canton de Neuchâtel en raison de punaises de lit. La désinfection des locaux prendra dix à trente jours. Pour le Conseil d'Etat, l'incident est certes sans gravité, mais démontre que les solutions mises en place en urgence pour accueillir les requérants attribués au canton sont insuffisantes. Il cherche toujours activement des hébergements plus adaptés que les abris. **ATS**