



## Initiative privée pour un trafic marchandises performant

L'innovation est un des principaux atouts de l'économie suisse. Au vu des grands défis à relever dans le domaine des transports, nous avons besoin de nouvelles idées pour assurer une mobilité performante. Pour ce qui concerne le trafic marchandises, le projet «Cargo sous terrain», récemment présenté, pourrait constituer un pivot de la solution à partir de 2030. La création de nouvelles voies de communication souterraines soulagerait les infrastructures ferroviaires et routières.

Le développement des infrastructures routières et ferroviaires ne suit pas la demande croissante de mobilité. C'est souvent le trafic marchandises qui en fait les frais: le développement de l'infrastructure ferroviaire se concentre sur les besoins des voyageurs. Et sur les routes, les poids lourds, indispensables pour l'approvisionnement du pays, pâtissent d'une mauvaise réputation auprès de l'opinion publique.

La politique des transports traditionnelle touche à ses limites. D'un côté, les ressources financières font défaut, de l'autre des problèmes de place compliquent un développement des infrastructures en phase avec la demande. Dans une telle situation, il faut des idées fûtées et innovantes. Il y en a justement une: «Cargo sous terrain», une initiative privée pour la mise en place de transports de marchandises souterrain.

### De l'économie, pour l'économie

L'étude de faisabilité dévoilée tout récemment atteste la faisabilité technique et économique du projet, porté par un grand nombre d'entreprises et d'institutions.

On peut noter, c'est particulièrement réjouissant, que ce projet de taille peut être financé par le secteur privé. Cela constitue vraisemblablement un élément décisif pour la réalisation de «Cargo sous terrain», car les pouvoirs publics n'ont que peu de ressources à consacrer à de tels projets et que cela minimise les incertitudes politiques.

L'idée derrière «Cargo sous terrain» est de relier des espaces industriels et logistiques avec les grandes agglomérations par des canaux souterrains. Dans un premier temps, il est question de mettre en exploitation le tronçon entre Härkingen/Niederbipp et Zurich d'ici à 2030. Ensuite, un réseau serait tissé progressivement sur l'ensemble du territoire suisse.

### **Focalisation sur les besoins du marché**

L'étroite implication des utilisateurs potentiels du système – entre autres le commerce de détail et diverses entreprises logistiques – garantira la focalisation du projet sur les besoins du marché. Si le projet est prometteur, il convient toutefois encore de clarifier quelques questions. Ainsi, sa viabilité financière doit être consolidée par un business plan. Par ailleurs, le déplacement d'infrastructures logistiques dans le sol soulèvera une série de questions d'ordre juridique. Enfin, au-delà d'un transport longue distance innovant et souterrain, à même de décharger d'autres infrastructures, il s'agit de garantir une distribution fine efficace dans les centres économiques et les agglomérations via les transports locaux.

**Des lectures susceptibles de vous intéresser :** En 2015, economiesuisse a examiné les défis posés par le trafic marchandises et le territoire dans deux publications: «[Logistique et transport de marchandises: les solutions de l'économie pour une Suisse forte et interconnectée](#)» et «[Économie et territoire](#)». Par ailleurs, l'organisation s'engage, notamment dans le cadre du projet «Logistikstandorte überkantonale Bedeutung» de la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement ainsi qu'au sein du «Groupe de suivi sur le développement du trafic ferroviaire de marchandises» de l'Office fédéral des transports (OFT).

**Infrastructures performantes**



Mettre à disposition des infrastructures performantes et autofinancées est une tâche commune de l'État et de l'économie.