



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 092-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.161

Déposée le : 04.06.2021

Motion de groupe : Oui
Motion de commission : Non
Déposée par : PLR (Haudenschild, Niederbipp) (porte-parole)
Dütschler (Hünibach, PLR)
Costa (Langenthal, PLR)
Arn (Muri b. Bern, PLR)

Cosignataires : 3

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Non 10.06.2021

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

Cargo sous terrain (CST) vers Berne/Thoune

Le Conseil-exécutif est prié de :

1. suivre le projet Cargo sous terrain dès à présent de manière proactive ;
2. créer les conditions-cadres juridiques et les bases nécessaires à la réalisation des plateformes de CST, afin que leurs emplacements exacts et les tracés des tunnels soient déterminés en étroite collaboration avec la Confédération, les communes et la population, dans le cadre de la procédure du plan sectoriel ;
3. soutenir les communes/villes dans l'établissement des voies de raccordement.

Développement :

Cargo sous terrain est un système logistique complet synonyme de flexibilité pour le transport de marchandises de petite taille. Comme il émane du secteur privé, aucune subvention ne sera octroyée pour la réalisation de l'infrastructure ou l'exploitation des tunnels qui relieront des sites de production et des sites logistiques aux centres-villes. A la surface, CST distribue les marchandises au moyen de véhicules écologiques et contribue à réduire le trafic routier ainsi que les émissions de bruit et de CO₂. Dès 2031, le premier tronçon reliera la région de Härkingen-Niederbipp à Zurich. Le réseau sera complété jusqu'en 2045. CST convient à l'approvisionnement ainsi qu'à l'élimination (déchets, recyclage). L'électricité pour l'exploitation du système provient à 100 pour cent d'énergies renouvelables.¹

Le premier tronçon, Zurich-Egerkingen, sera réalisé à partir de 2026, et une branche en direction de Niederbipp est à l'étude. Un des intérêts de la région de Niederbipp réside dans le développement d'un pôle

¹ Source : <https://www.cst.ch/fr/quest-ce-que-cst/>

pharmaceutique comptant déjà Galexis (Galenica) et Voigt. La mise en exploitation des deux tronçons est prévue pour 2031. Les travaux de planification sont quasiment terminés, les modifications législatives requises ont été adoptées et le financement est en passe d'être garanti.

Les discussions sur d'autres sections sont déjà en cours et une extension en direction de Berne est en concurrence avec le tronçon Lausanne-Genève. Aux yeux des responsables de projet, le terrain est plus favorable dans la région lémanique qu'à Berne, où l'on se montre mitigé.

L'utilité du tronçon Zurich-Egerkingen reste limitée pour le canton, car les marchandises transiteraient de nouveau par route depuis l'arrivée, mais un prolongement de CST en direction de la ville fédérale déchargerait sensiblement le tronçon autoroutier Egerkingen-Berne, qui est saturé tous les jours. A Niederbipp, le déploiement du pôle de développement « Stockmatte » est toujours au point mort, les habitants du pied sud du Jura s'étant opposés avec raison à une augmentation du trafic. En effet, la décision de l'assemblée communale en matière de changement d'affectation de zone a été fatale à des projets importants tels que celui des abattoirs Bell. Aux heures de pointe, toutes les rues sont engorgées jusque dans quartiers d'habitation, les automobilistes cherchant un itinéraire moins fréquenté.

Motivation de l'urgence : CST mène actuellement des négociations pour déterminer les tronçons prioritaires et ceux qui peuvent être repoussés. Il est essentiel pour la région Berne-Mittelland que la ligne ne s'arrête pas en Haute-Argovie mais qu'elle continue en direction du lac Léman en passant par Berne. Sinon, une fois à la surface, les marchandises transiteront toujours par route pour rejoindre le Mittelland bernois.

Destinataires

– Grand Conseil