



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

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 : 1171/2021 du 20 octobre 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption**

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 renouvelables¹.

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.

Réponse du Conseil-exécutif

En raison de la croissance démographique et économique constante, le trafic augmente lui aussi, en trafic voyageurs comme en trafic marchandises. Cette tendance existe indépendamment de la pandémie de coronavirus. Toutefois, compte tenu de la gestion parcimonieuse du sol, une ressource qui n'est pas illimitée, et de l'exigence en matière de densification du milieu bâti, les zones de circulation ne peuvent plus s'étendre davantage et doivent donc être utilisées de manière plus efficace. Pour cela, le Conseil-exécutif juge intéressante l'idée de garantir à long terme l'approvisionnement de la population en marchandises en ayant recours à un système souterrain et souhaite l'étudier plus en détail. Un système de transport de marchandises par voie souterraine comme celui de Cargo Sous Terrain (CST) peut représenter une solution judicieuse à long terme.

Au niveau fédéral, les conseils examinent actuellement le projet de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)². Ce dernier prévoit que les hubs et l'infrastructure nécessaire soient validés dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans régie par le droit fédéral. La désignation des sites doit être effectuée dans le plan sectoriel des transports, partie Transport souterrain de marchandises, ainsi que dans les plans directeurs cantonaux. Le premier tronçon de CST devrait être réalisé entre Neuendorf et Zurich.

En raison de la nécessité d'une coordination au niveau intercantonal et de l'importance du développement de CST vers l'ouest pour le canton de Berne, le projet est déjà suivi de manière proactive par le canton depuis plusieurs années. En 2015, lors d'une première étape du projet, la Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement avait déjà octroyé une subvention à CST et avait intégré l'association de promotion du projet. Dans le cadre de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, la Direction des travaux publics et des transports s'est penchée sur les conséquences de CST sur le réseau routier local et régional au sein d'un groupe de travail. La Direction de l'intérieur et de la justice assure le suivi des questions d'actualité concernant la procédure de plan sectoriel et de plan directeur ; la directrice fera partie du futur groupe de coordination de la conduite de la Confédération. Le canton impliquera les communes, la population et les

² cf. FF 2020 8589 - Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM) (Projet) (admin.ch).

autres acteurs concernés dans le cadre de la consultation sur le plan sectoriel des transports, partie Transport souterrain de marchandises, prévue en 2022.

Le Conseil-exécutif estime que c'est à l'Etat de poser le cadre légal pour la réalisation d'un tel projet. Ce cadre existe au niveau fédéral avec la législation en vigueur. Les acteurs économiques doivent par ailleurs désigner eux-mêmes les sites adaptés à leurs besoins.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit quant aux propositions des motionnaires :

1. Le Conseil-exécutif est prêt à continuer à assurer le suivi proactif du projet en collaboration avec les services fédéraux compétents. Il est également disposé à examiner les conséquences économiques, environnementales et sociétales d'une extension en direction de Berne et Thoune. L'Office de l'économie doit effectuer les clarifications nécessaires, en collaboration avec d'autres services cantonaux.
2. Si la Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises entre en vigueur comme prévu en 2022, les hubs et l'infrastructure nécessaire seront validés dans le cadre d'une procédure fédérale d'approbation des plans (art. 9 du projet de LTSM). La désignation des sites s'effectue dans le cadre de la procédure de plan sectoriel de la Confédération. Les cantons procèdent ensuite à l'intégration des aspects relatifs à l'aménagement dans la procédure de plan directeur (art. 7 du projet de LTSM). L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (art. 9, al. 4 du projet de LTSM) ; aucune concession, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis (art. 9, al. 5 du projet de LTSM). Les conditions légales nécessaires pour d'éventuelles autres autorisations ou bases de planification concernant l'infrastructure au niveau cantonal ou communal (par exemple l'adaptation d'un plan d'affectation ou la création d'un plan d'affectation spécial ou d'un plan de quartier) sont déjà réunies dans le droit cantonal de la construction, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Le projet de loi prend donc en considération la demande des motionnaires.
3. En temps utile, dans le cadre des tâches cantonales, le Conseil-exécutif soutiendra les communes et les villes en fonction de leurs besoins pour les travaux de planification et l'établissement des voies de raccordement nécessaires.

Pour les raisons énoncées ci-avant, le Conseil-exécutif propose d'adopter la présente motion.

Destinataire

– Grand Conseil