

Le point de vue du chef économiste de Raiffeisen Think BIG



Un calme suspect plane sur le projet visionnaire Cargo sous terrain (CST) qui prévoit un système de tunnel souterrain entièrement automatisé pour le transport de marchandises, en reliant les agglomérations suisses entre elles de manière efficace et en délestant ainsi le trafic routier. L'idée est d'une simplicité désarmante: dès à présent, les autoroutes sont saturées et le réseau ferroviaire atteint ses limites, alors que la Suisse poursuit sa croissance. Un tunnel logistique du lac Léman au lac de Constance vise à réduire le trafic lourd de 40% sur l'autoroute.

L'idée de ce méga-projet a germé au début des années 2010. En 2013, une étude de faisabilité a confirmé le potentiel d'un système souterrain de transport de marchandises. En 2017, plus de 80 entreprises et investisseurs suisses ont créé la société Cargo Sous Terrain SA. Des promesses d'investissements supérieures à 100 millions de francs ont été enregistrées à peine un an plus tard. En 2021, le Parlement a adopté une loi fédérale spéciale sur le transport souterrain de marchandises et a ainsi créé une base légale pour CST.

Des grains de sable dans la mécanique

Ces dernières années, le projet s'est cependant enlisé. La Poste et les CFF manquent d'enthousiasme. Ces derniers se sont d'ailleurs retirés en toute discréction en 2022. De nombreuses sociétés de transport doutent de la rentabilité et de la faisabilité financière. Différentes communes où est prévu un hub, c.-à-d. un point d'accès au système de tunnel, redoutent les influences négatives sur la nature et l'environnement. Elles craignent à peu près tout ce qui peut mal tourner dans un tel projet d'envergure.

La Suisse est-elle encore capable de voir grand?

La lenteur du projet CST soulève différentes questions. La Suisse est-elle encore en mesure de voir grand? Et si non, qu'est-ce que cela dit de notre société et plus particulièrement de son avenir, si les initiatives visionnaires lui font désormais défaut? Où en serait la Suisse aujourd'hui, si personne n'avait eu le courage de construire le chemin de fer ou le tunnel du Gothard? Ces projets ont également englouti des sommes considérables. Est-ce que les sceptiques sont désormais majoritaires dans notre pays? Alors qu'il est pratiquement impossible d'installer la moindre éolienne, il faut presque recourir au droit d'urgence pour les

installations photovoltaïques pourtant indispensables dans les montagnes.

Un usage logique de la troisième dimension.

Oui, CST est un projet coûteux. Quiconque connaît les coûts pour un kilomètre de tunnel autoroutier est enclin à rejeter le projet. Je n'ai pas échappé à la règle, la première fois que j'en ai entendu parler. Mais l'idée de base est séduisante. Notre système de transport souffre de notre propension à vouloir organiser toutes les formes de mobilité (bus, tramways, camions, voitures, vélos, trottinettes et piétons) sur un même niveau. Les limites de cette approche sont évidentes. Il est donc logique de vouloir transférer des flux de circulation à la verticale. Les trains à sustentation magnétique et autres trains aériens similaires à l'étranger en témoignent. Même les téléphériques connaissent un nouvel essor dans les villes. Les métros souterrains des grandes métropoles montrent que la prise en compte de la troisième dimension constitue depuis longtemps une solution éprouvée.

Une critique transparente

La critique envers CST est transparente. Elle émane notamment du secteur des transports et a un caractère assez déplaisant. CST serait un concurrent direct, aussi pour les CFF d'ailleurs. La critique qui demande pourquoi un tel système n'a encore jamais été réalisé ailleurs est également perfide. Cet argument massue permet d'étouffer toute innovation dans l'œuf et avec une telle approche nous vivrions encore dans des cavernes à l'heure actuelle. Elon Musk ne s'est certainement jamais posé cette question. Si cette idée était aussi erronée, un comité d'experts japonais du ministère de l'agriculture, des infrastructures, du transport et du tourisme n'aurait certainement jamais proposé de développer une liaison logistique souterraine automatisée entre Tokyo et Osaka, comme il vient de le faire récemment.

On critique par ailleurs le fait que le réseau ne pourrait jamais être aussi dense sous terre que sur la route. Mais ce n'est pas nécessaire. CST fonctionne suivant le principe du *hub and spoke* qui s'est imposé dans le transport aérien. Des hubs aéroportuaires centraux constituent l'épine dorsale, tandis que des vols de correspondance depuis des aéroports plus petits se chargent de la répartition fine. Les critiques rappellent en outre les coûts élevés et l'absence de compétitivité par rapport aux prix actuels du transport. Or si plus

aucun camion ne transite à Härkingen, les prix du transport vont rapidement augmenter. Les heures d'embouteillage annuelles montrent que le réseau routier national est proche de la saturation. En 2023, les kilomètres parcourus sur les routes nationales ont augmenté de 1,5% par rapport à l'année précédente, contre 22,4% pour les heures d'embouteillage. Les réseaux routier et ferroviaire pourraient certes être utilisés encore un peu plus efficacement, mais il est peu réaliste de croire qu'ils puissent absorber l'accroissement du transport de marchandises de 31% prévu par l'Office fédéral du développement territorial d'ici 2050. Aucune autre solution ne se profile. Une levée de l'interdiction de circuler la nuit offrirait certes un peu plus de latitude, mais elle n'est pas susceptible de réunir une majorité politique.

La construction d'infrastructures incomberait en principe à l'Etat

Les avantages d'un système de transport souterrain sont pourtant évidents. Le système de tunnel serait libéré de toutes les contraintes qui renchérissent massivement le transport conventionnel de marchandises, notamment les consignes en matière de bruit et de sécurité. CST pourrait fonctionner 24 heures sur 24 sans interruption. On peut en outre se poser la question suivante: depuis quand des

acteurs privés doivent-ils financer les infrastructures et les réseaux de transport? Cette tâche n'incombe-t-elle pas à l'Etat? Jusqu'à présent, les acteurs privés ont investi environ 150 millions. La Suisse n'a encore jamais connu une telle situation. Or, tandis que de larges cercles portés par un élan de nostalgie tentent de maintenir des offices postaux dans chaque commune, nous sommes en train de passer à côté de l'avenir.

Après des succès initiaux encourageants, le projet Cargo sous terrain traverse actuellement la vallée des larmes, conformément au fameux cycle de la *hype* de Gartner. Il est à espérer que le projet saura faire preuve de persévérance. Nous ne devrions en effet pas laisser passer trop de chances.



Fredy Hasenmaile

Chef économiste
de Raiffeisen Suisse

Editeur

Raiffeisen Suisse
Economic Research
The Circle 66
8058 Zurich Aéroport
economic-research@raiffeisen.ch

Internet

raiffeisen.ch/logement
raiffeisen.ch/placements

Publications

Découvrez notre vision actuelle des marchés financiers dans nos publications
raiffeisen.ch/marches-opinions

Conseil

Contactez votre conseiller ou votre Banque
Raiffeisen locale
raiffeisen.ch/web/ma+banque

Mentions légales

Ce document est destiné à des fins publicitaires et d'information générales et n'est pas adapté à la situation individuelle du destinataire. En l'espèce, il appartient au destinataire d'obtenir les précisions et d'effectuer les examens nécessaires et de recourir à des spécialistes (par ex. conseillers fiscaux, en assurances ou juridiques). Les exemples, informations et remarques mentionnés sont fournis à titre indicatif et peuvent par conséquent varier au cas par cas. Des différences par rapport aux valeurs effectives peuvent survenir en raison d'arrondis.

Ce document ne constitue ni un conseil en placement, ni une recommandation personnelle, ni une offre, ni une incitation ou un conseil d'achat ou de vente d'instruments financiers. Ce document en particulier n'est ni un prospectus, ni une feuille d'information de base au sens des art. 35 et s. ou 58 et s. de la LSFIn. Les conditions complètes ainsi que les informations détaillées sur les risques inhérents aux différents instruments financiers mentionnés, qui sont seules déterminantes, figurent dans les documents de vente juridiquement contraignants respectifs (par exemple les prospectus [de base], le contrat de fonds, la feuille d'information de base [FIB] / Key Information Document [KID], les rapports annuels et semestriels). Ces documents peuvent être obtenus gratuitement auprès de Raiffeisen Suisse société coopérative, Raiffeisenplatz, 9001 Saint-Gall ou sur raiffeisen.ch. Il est recommandé d'acheter des instruments financiers uniquement après avoir obtenu un conseil personnalisé et étudié les documents de vente juridiquement contraignants ainsi que la brochure «Risques inhérents au commerce d'instruments financiers» de l'Association suisse des banquiers (ASB). Toute décision prise sur la base du présent document l'est au seul risque du destinataire. En raison des restrictions légales en vigueur dans certains Etats, les présentes informations ne sont pas destinées aux ressortissantes et aux ressortissants d'un Etat dans lequel la distribution des instruments ou des services financiers mentionnés dans le présent document est limitée, ni aux personnes ayant leur siège ou leur domicile dans un tel Etat. Les performances indiquées se basent sur des données historiques ne permettant pas d'évaluer les évolutions présentes ou futures.

Le présent document contient des déclarations prospectives qui reflètent les estimations, hypothèses et prévisions de Raiffeisen Suisse au moment de son élaboration. En raison des risques, incertitudes et autres facteurs, les résultats futurs sont susceptibles de diverger des déclarations prospectives. Par conséquent, ces déclarations ne représentent aucune garantie concernant les performances et évolutions futures. Les risques et incertitudes comprennent notamment ceux décrits dans le [rapport de gestion du Groupe Raiffeisen](#).

Raiffeisen Suisse ainsi que les Banques Raiffeisen font tout ce qui est en leur pouvoir pour garantir la fiabilité des données et contenus présentés. Cependant, elles ne garantissent pas l'actualité, l'exactitude ni l'exhaustivité des informations fournies dans le présent document et déclinent toute responsabilité en cas de pertes ou dommages (directs, indirects et consécutifs) découlant de la distribution et de l'utilisation du présent document ou de son contenu. Elles ne sauraient par ailleurs être tenues responsables des pertes résultant des [risques](#) inhérents aux marchés financiers. Les avis exprimés dans le présent document sont ceux de Raiffeisen Suisse au moment de la rédaction et peuvent changer à tout moment et sans préavis. Raiffeisen Suisse n'est pas tenue d'actualiser le présent document. Toute responsabilité quant aux conséquences fiscales éventuelles est exclue. Il est interdit de reproduire et/ou diffuser le présent document en tout ou partie sans l'autorisation écrite de Raiffeisen Suisse.