

Plan sectoriel des transports, partie Transport souterrain de marchandises (SUG) – Consultation des cantons et des communes selon l’art. 19 OAT

Madame la directrice,
Monsieur le directeur,
Mesdames, Messieurs,

Nous accusons réception de votre courrier du 30 janvier 2024, lequel ouvre la consultation sur l’objet cité en titre, et nous vous en remercions.

L’entreprise Cargo sous terrain AG (CST) ambitionne de construire un système logistique sous le Plateau suisse. L’OFT a élaboré, en collaboration avec l’ARE, la partie Transport souterrain de marchandises (SUG) en tant que nouvelle partie du Plan sectoriel des transports. Une coordination technique et stratégique a en outre été menée avec les cantons concernés par la 1^{ère} étape CST, en vue de définir des espaces appropriés pour la détermination ultérieure des tracés dans les plans directeurs cantonaux. Les autres cantons sont invités à s’exprimer prioritairement sur les aspects conceptuels du plan sectoriel.

Le gouvernement a consulté les services cantonaux concernés dans le cadre de cette procédure, à savoir le service des transports, le service des ponts et chaussées, le service de la faune, des forêts et de la nature, le service de l’économie, le service de l’aménagement du territoire et le service de l’agriculture.

Après examen du projet, nous sommes en mesure de vous transmettre notre prise de position.

Remarques liminaires :

- Financement par des fonds privés : nous nous interrogeons sur le financement par des privés d’une telle infrastructure étant donné que la viabilité et la rentabilité économique ne sont pas démontrées.
- Cadre juridique : Nous relevons et saluons le fait que la Confédération ait voulu établir le cadre juridique entre le SUG et l’aménagement du territoire à travers la création d’une loi (LTMS).
- Réseau planifié du SUG : le gouvernement neuchâtelois prend note de tout le réseau planifié du SUG, ainsi que du fait que le tronçon de la première étape du SUG ne concerne pas notre canton.
- Coordination urbanisation-transport : Nous saluons le principe de regroupement de l’installation du CST avec d’autres installations d’infrastructure, afin de minimiser l’emprise au sol et les impacts sur le paysage, de même que la localisation de hubs dans des zones industrielles ou commerciales déjà existantes, où les conditions d’une intégration optimale au système de transports sont réunies. En effet, ces hubs qui fonctionneront comme des centres logistiques et des interfaces de transports décentralisés occuperont une surface non négligeable, y compris pour la création de voies de raccordement et le stationnement. Le CST doit permettre de réduire sensiblement le fret routier.

Remarques particulières

- Intégration au plan sectoriel des transports : il est inquiétant que le SUG, qui ne bénéficie pas de financement fédéral, soit partie intégrante du plan sectoriel des transports avec le même niveau d'importance que la partie rail, financée par le fonds FIF. Cette situation pourrait remettre en cause la crédibilité des plans sectoriels.
- Le projet prévoit qu'en cas d'utilisation de SDA, toutes les SDA utilisées et répertoriées dans les inventaires cantonaux soient en principe compensées dans la même mesure et en tenant compte de la qualité, avec le soutien des cantons concernés. Ce contenu reprend la teneur du principe P14 du plan sectoriel des surfaces d'assolement, lequel concerne les projets fédéraux, sans reprendre les autres principes liés. Nous sommes d'avis que le terme « en principe » n'offre pas une garantie suffisante. Parmi les modalités de compensation, le recours à la liste des terrains susceptibles d'être revalorisés ou réhabilités en SDA selon le principe P7 (carte indicative), ou à une indemnité calculée en fonction de la surface consommée selon le principe P11 du plan sectoriel SDA mériterait d'être cités.
- Le canton de Neuchâtel n'est ni concerné par la 1ère étape de déploiement du cargo souterrain, ni par l'aménagement complet. Ceci pourra poser problème à terme, si dans les étapes ultérieures les cantons voisins y sont effectivement reliés (Berne, Vaud), mais pas Neuchâtel, et de ce fait créer une distorsion. La concurrence intercantonale s'en verra renforcée, alors que le tissu économique neuchâtelois pourrait profiter du cargo souterrain. Le concept de réseau présenté prévoit une incursion du réseau vers Thoune. Pourquoi une telle incursion n'a-t-elle pas été envisagée en direction de l'Entre-deux-Lacs, afin de donner un point d'appui cantonal, de même qu'à l'Arc Jurassien ?

Nous demandons en 2^{ème} étape qu'une liaison de raccordement soit prévue en direction de l'Entre-deux-Lacs depuis Berne (comme cela est envisagé depuis Härkingen vers Bâle et Lucerne) pour connecter l'Arc Jurassien.

- Les territoires d'action Espace métropolitain, Aareland et Région Capitale Suisse sont abordés plus en détail dans le SUG, vu la 1^{ère} étape envisagée. À notre avis, le chapitre 4.2 et la figure 5 « réseau global prévu par CST » pourraient être complétés pour indiquer comment l'ensemble des territoires d'action selon le PTS sont connectés au système, directement ou indirectement.

Compte-tenu de ce qui précède, nous vous transmettrons notre préavis favorable avec la demande que la potentielle 2^{ème} étape prévoie un raccordement vers le canton de Neuchâtel et donc l'Arc jurassien.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame la directrice, Monsieur le directeur, Mesdames, Messieurs, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 24 juin 2024

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
F. NATER

La chancelière,
S. DESPLAND