

Entretien avec Gabriel Guidicelli, Chef de projets technologie chez CST



A quels types de marchandises le transport autonome en souterrain est-il adapté ?

Nos clients seront la grande distribution, des e-commerçants et plus généralement tous ceux qui ont besoin d'acheminer des palettes. La palette complète est notre dimension standard, même si on peut aussi proposer une offre pour de petits colis. Nous pourrions transporter des produits frais et congelés. En revanche, il ne sera pas possible de prendre en charge des marchandises hors gabarits, ni des marchandises dangereuses.

Le système fonctionnera 24h/24, quel est l'intérêt ?

En Suisse, les véhicules routiers ne peuvent pas rouler de nuit, c'est donc un avantage de pouvoir proposer une solution logistique qui fonctionne à toute heure. L'objectif est que les camions soient chargés pendant la nuit pour être prêts à livrer au plus tôt.

Quels sont les autres éléments de comparaison à la route, en termes de prix et délais ?

Les prix seront peut-être un peu plus faibles que ceux d'un transport routier du fait que CST est exonéré des taxes routières. Le temps d'acheminement sera comparable, mais les délais seront plus fiables du fait de l'évitement des embouteillages.

De quels emplois et compétences aura besoin le « Cargo sous terrain » pour fonctionner ?

Nous aurons besoin d'ingénieurs et de techniciens pour la maintenance des systèmes automatisés. Nous aurons également besoin de personnels en charge de la surveillance du système et du contrôle manuel. Nous emploierons moins de spécialistes de la logistique que des prestataires classiques, et pas du tout de caristes du fait de l'automatisation des déplacements de charges. Par ailleurs, CST n'aura pas de véhicules routiers en propre, car pour la livraison du dernier kilomètre (de la sortie du

tunnel au destinataire final) nous avons fait le choix de travailler en partenariat avec des transporteurs routiers qui répondront aux critères de notre cahier des charges ; en particulier, ces transporteurs ne devront utiliser que des véhicules zéro émission ; il devra s'agir exclusivement de véhicules électriques ou hydrogène.

Est-ce que les formations existent pour les métiers dont vous aurez besoin ?

Nous savons que nous aurons besoin de formation, mais nous avons encore le temps d'identifier précisément lesquelles, et l'offre de formation elle-même a le temps d'évoluer d'ici la mise en service du premier tunnel.

Vous reste-t-il des défis technologiques à relever ?

Oui, en partie. Par exemple, pour les chariots autonomes, la technologie est connue, mais nous avons besoin de certaines fonctionnalités et dimensions qui requièrent encore que l'on trouve des fabricants pour les construire.

Pour quelles raisons était-il nécessaire qu'une loi soit adoptée spécifiquement pour le projet de CST ?

En Suisse, pour un projet de construction de tunnel, il était jusqu'alors nécessaire de déposer une demande de construction auprès de chacune des communes concernées par l'ouvrage. Or, sur le premier tronçon de Härkingen-Niederbipp à Zurich, ce sont pas moins d'une cinquantaine de communes qui seront traversées, et à terme ce sont même plus de mille communes qui seront sur le réseau. Chaque commune a son propre rythme de décision, et il aurait été très difficile de maîtriser les délais pour l'obtention de l'autorisation de construire le tunnel. Grâce à la loi qui est entrée en vigueur cet été, les formalités sont simplifiées puisque la demande de construction doit désormais être seulement déposée au niveau de la confédération suisse. La loi nous permet ainsi d'avoir l'Etat en interlocuteur unique.

Quelles sont les prochaines étapes ?

Nous devons réaliser prochainement plusieurs études qui seront jointes à la demande de construction dont le dépôt est prévu en 2025, en particulier une étude sur le respect de l'environnement et une étude sur l'énergie. En effet, nous souhaitons utiliser uniquement de l'énergie propre, il faut donc que nous identifions précisément où nous allons nous connecter pour recevoir cette énergie propre, et si nous n'en trouvons pas suffisamment nous la produisons nous-même, avec des panneaux photovoltaïques par exemple.