

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 071-2016
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2016.RRGR.295

Déposée le: 15.03.2016

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Brönnimann (Mittelhäusern, pvl) (porte-parole)
Haudenschild (Spiegel, Les Verts)
Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: du
Direction:
Classification: –
Proposition du
Conseil-exécutif:



Le canton a-t-il besoin de sa propre compagnie de chemin de fer?

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. Revoir la stratégie de propriétaire de BLS.
2. Vendre le secteur d'activité transport de marchandises.
3. Examiner la possibilité de céder le secteur d'activité transport de passagers aux CFF et/ou à RBS.
4. Examiner la possibilité de céder le secteur d'activité transport par bus à la Poste ou à une autre entreprise.
5. Examiner la possibilité de réunir toutes les sociétés de navigation subventionnées par le canton en une seule entreprise.

Développement :

BLS est un bazar plus ou moins prospère dont le principal secteur d'activité est le transport ferroviaire de passagers, mais qui est également actif dans le transport de marchandises ainsi que

le transport par bus et bateau. L'entreprise a même une agence de voyage. Dans tous ces secteurs d'activité, BLS a de la concurrence.

Dans le secteur du transport ferroviaire, BLS est en concurrence avec les CFF, une entreprise d'envergure nationale qui propose des services similaires, avec toutefois de nets avantages d'échelle. Dans la région Berne-Mittelland, BLS a face à lui RBS, qui réussit très bien dans le transport de proximité et qui répond donc mieux aux attentes de la clientèle locale. Une brève rétrospective montre que BLS suit une stratégie curieuse :

- Le transport de marchandises n'est pas vraiment rentable et la comparaison avec les CFF n'est pas favorable. Ce secteur d'activité ne sert aucun des intérêts stratégiques du canton.
- BLS dépense nettement plus que les CFF pour l'achat de matériel roulant similaire.
- Le débat suscité par le projet de construction de nouveaux ateliers à Riedbach montre que BLS ne juge pas nécessaire d'assurer la coordination avec les CFF et qu'il se soucie comme d'une guigne des stratégies nationales ou cantonales d'aménagement du territoire ou de protection des terres cultivables.
- BLS s'est opposé à l'arrêt des trains des CFF à Berne-Wankdorf et a obtenu gain de cause, au détriment des intérêts des navetteurs. Il lui manque la vue d'ensemble.
- Ces dernières années, les CFF ont remarquablement transformé leurs gares pour en faire des lieux profitables et attrayants. Rien à signaler du côté de BLS, qui laisse plus ou moins périliter ses bâtiments et ses terrains.
- Les CFF ont déplacé leur siège, auparavant installé dans de coûteux locaux au centre-ville, au Wankdorf. La direction de BLS trône toujours au centre-ville.
- Les CFF ne misent plus sur les activités de voyageur. Le secteur privé suffit amplement.
- RBS prouve de façon éclatante que l'exploitation d'un réseau de transport local à voie métrique peut être une réussite. Et l'aménagement de la gare souterraine de Berne va encore profiter à la santé de ce réseau. Il faut d'ailleurs dans ce contexte réexaminer la distribution des lignes du trafic local dans la région de Berne (p. ex. Köniz-Schwarzenbourg et Belp-Thoune).
- Le canton de Berne se permet de subventionner plusieurs sociétés de navigation. Une seule suffirait.