

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

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: 1030/2016 du 14 septembre 2016
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



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 périliciter 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.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). Le gouvernement dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs fixés, les moyens à mettre en œuvre et les modalités pratiques. Il lui appartient de décider en dernier ressort.

Les requêtes formulées dans la motion concernent en majorité la stratégie d'entreprise de BLS SA. Le Conseil-exécutif relève que cette dernière est une entreprise d'économie mixte. Le canton de Berne détient une participation de 55,75 pour cent du capital-actions. Le reste des actions sont aux mains de la Confédération, d'autres cantons et de communes ainsi que de particuliers.

L'influence du canton sur la stratégie d'entreprise est restreinte et se fonde sur le cadre légal défini par le Code des obligations suisse.

BLS est une société d'économie mixte et la plus grande compagnie ferroviaire privée autonome de Suisse. Investie des mandats de sept cantons, elle se conçoit comme un prestataire de transports innovant, inventif et ambitieux. Avec le RER bernois à voie normale, BLS exploite un réseau express régional qui est le deuxième en importance de Suisse. Ses lignes de l'Entlebuch et celles en direction de Langenthal desservent la partie occidentale du RER lucernois. La filiale BLS Netz AG exploite et entretient 420 kilomètres de chemins de fer, dont l'ouvrage majeur est constitué par l'axe du Lötschberg, avec son tunnel de base inauguré en 2007. La filiale BLS Cargo SA occupe quant à elle une position centrale dans le transit alpin de marchandises par rail via la Suisse. Outre le secteur des chemins de fer, l'entreprise BLS est active dans d'autres domaines des transports. Elle compte trois milliers de collaborateurs et collaboratrices, avec l'impact sensible qui en résulte pour l'économie.

Le Conseil-exécutif s'étonne du jugement quelque peu dédaigneux des motionnaires à l'égard de BLS SA, et rejette les allégations du développement de cette motion. Il considère BLS comme une entreprise bien positionnée stratégiquement, bien gérée et significative pour l'économie du canton de Berne.

Réponses aux demandes formulées par les motionnaires :

1. La stratégie de propriétaire du canton de Berne pour BLS vient d'être remaniée, et la dernière mouture a été adoptée le 9 mars 2016 par le Conseil-exécutif. Elle décrit en particulier la situation actuelle de BLS, les opportunités et les risques, les objectifs que le canton poursuit par sa participation dans la société ainsi que le programme de pilotage. La stratégie de propriétaire conclut qu'il est dans l'intérêt du canton, en sa qualité de propriétaire, de conserver son influence sur BLS et de maintenir inchangée sa participation. Celle-ci tient entièrement compte du contexte et des défis d'aujourd'hui, c'est pourquoi il n'est pas nécessaire de la soumettre dès maintenant à de nouvelles modifications. Elle est classée confidentielle dans la mesure où elle inclut des données sensibles de l'entreprise.
2. La question de la vente de BLS Cargo SA a été étudiée plusieurs fois par le passé du point de vue de la stratégie d'entreprise, pour être à chaque fois rejetée. La société BLS Cargo SA se trouve en effet bien positionnée sur le marché et est solide financièrement. Elle compte notamment parmi les rares entreprises de transport de marchandises par chemin de fer européennes à avoir soldé l'exercice 2015 avec un résultat positif en dépit des conditions de marché très difficiles. BLS Cargo SA contribue nettement à la dynamisation du marché suisse du transport ferroviaire de marchandises et soutient ainsi la politique de transfert de la Confédération. De surcroît, avec ses activités dans ce secteur, BLS crée des synergies favorables au transport régional de voyageurs ainsi qu'au ferroutage au Lötschberg, ce qui génère des emplois supplémentaires dans le canton de Berne. Suite au rachat des actions de DB Schenker Rail, BLS SA possède actuellement 97 pour cent des parts de BLS Cargo SA, les trois pour cent restants étant détenus par le groupe italien Ambrogio. Il est envisagé de trouver de nouveaux partenaires stratégiques qui prendront aussi des participations dans BLS Cargo SA. Par ailleurs, le Conseil-exécutif ne voit actuellement pas l'intérêt ni la nécessité de vendre.
3. Une éventuelle cession de BLS aux CFF a aussi déjà été examinée à plusieurs reprises. Cette opération n'est pas souhaitée, et notamment pas non plus par la Confédération. En ce qui

concerne le paysage ferroviaire suisse, celle-ci a en effet pour ligne qu'outre les CFF, d'autres compagnies exploitent des parties du réseau à voie normale, et ce afin de favoriser l'innovation, la concurrence et la productivité dans les transports publics. BLS, en sa qualité de deuxième entreprise suisse du secteur par son envergure, a un rôle-clé à jouer en la matière. De plus, par sa participation dans BLS, le canton de Berne s'assure un important pouvoir d'influence sur l'évolution des affaires et de l'offre. BLS poursuit la stratégie d'une coordination optimale entre chemins de fer, bus et mobilité douce, d'une coopération active avec les partenaires du tourisme régional, et du développement de concepts de mobilité globale tout comme de pôles proches des transports publics en collaboration avec le canton et les communes. Entreprise cantonale bénéficiant d'un solide ancrage régional, elle est en bonne position pour réaliser ces objectifs. La participation que le canton y détient offre à ce dernier l'opportunité de proposer des emplois attractifs, tout en lui garantissant davantage de poids dans la politique des transports à l'échelle nationale.

Une cession de BLS à RBS ne présente aucun intérêt, ni du point de vue de la stratégie d'entreprise, ni sur le plan de la technique ferroviaire. Le réseau RER de RBS est fermé et à voie étroite, sans aucune interface technique ou d'exploitation avec le reste du réseau ferroviaire à voie normale. La fusion de compagnies utilisant l'une un réseau à voie étroite, l'autre un réseau à voie normale ne permet aucune synergie, en raison de l'absence de potentiel au niveau du matériel roulant ou de l'exploitation technique ferroviaire.

4. Dans le secteur du transport par bus également, la Confédération et le canton visent un système concurrentiel entre différents prestataires. Ces dernières années, de nouveaux appels d'offres ont été lancés pour diverses lignes. Ainsi, via sa filiale Busland AG, BLS doit d'ores et déjà se distinguer de la concurrence par des offres et des prestations attractives. Une cession du transport par bus à la Poste ou à une autre entité n'entraînerait aucune répercussion positive pour le canton de Berne. Par ailleurs, elle se traduirait par une perte de synergies à la fois pour BLS Busland AG et BLS SA.
5. Si la navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz est directement exploitée par BLS, la Société de navigation du lac de Bienne est une société anonyme autonome, dont les villes de Bienne (45,5 %) et Soleure (14,2 %), en tant qu'actionnaires principales, détiennent la majorité des parts. Le canton de Berne n'est par conséquent pas compétent pour un éventuel regroupement de ces compagnies. Qui plus est, la navigation sur les lacs bernois ne bénéficie pas d'un soutien financier régulier du canton ; les subventions cantonales ne sont allouées qu'à titre exceptionnel, dans des cas dûment motivés. Par le passé, de telles demandes de crédit ont toujours été adoptées par le Grand Conseil à une large majorité.

Les mandats formulés dans cette motion s'avèrent par conséquent inadéquats.

Destinataire

- Grand Conseil