

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 236-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.692

Déposée le: 19.11.2018

Motion de groupe: Oui
Motion de commission: Non
Déposée par: Les Verts (von Wattenwyl, Tramelan) (porte-parole)
PS-JS-PSA (Gullotti, Tramelan)
UDC (Benoit, Corgémont)

Cosignataires: 16

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 22.11.2018

N° d'ACE: 300/2019 du 27 mars 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Vote point par point**

1. Adoption sous forme de postulat
2. Adoption
3. Adoption



CFF CARGO – Le transport des marchandises par rail, un service public

Le Conseil-exécutif est chargé de soutenir un transport de marchandises par rail dans tout le canton, surtout dans les régions à moindre rentabilité économique.

1. Le canton s'engage, en collaboration avec d'autres cantons et avec les entreprises de transport de marchandises, à trouver des solutions afin de maintenir ces transports sur le rail dans les régions à moindre rentabilité économique.
2. Le canton s'engage à participer à la tripartite (CJ – CFF Cargo – Jura) mise en place dans les présentes circonstances, voire à l'élargir aux professionnels du bois, au-delà de l'actuel moratoire.
3. Dans le Jura bernois en particulier, le canton étudie avec les acteurs institutionnels et professionnels locaux (CJ, CRTU, CFF, communes, etc.) la faisabilité de créer ou de renforcer une place de chargement de bois sur le réseau des CFF dans la vallée de Tavannes par exemple (à Reconvilier notamment).

Développement :

Après les mauvaises nouvelles annoncées par CFF Cargo dans la région du Jura bernois et sachant que, au niveau national, les restructurations annoncées par CFF Cargo visent à supprimer 800 emplois d'ici 2023, que plus de 170 points de chargement seront également abandonnés dans la réforme projetée, il est indispensable d'agir et d'éviter cette perte de service !

La restructuration de CFF Cargo peut être assimilée à un démantèlement du service public. Ce démantèlement de prestations du service public est en cours dans l'arc jurassien, mais sera appliqué à l'ensemble du territoire suisse au détriment des régions à moindre rentabilité économique. La ville de Thoun est confrontée à des problèmes similaires de transports, les colis postaux passeront du rail à la route jusqu'au centre-ville. Dans l'arc jurassien, en particulier le Jura bernois, ce sont tous les transports du bois et des déchets qui sont en sursis ou supprimés et avec eux l'économie régionale qui est fragilisée. Les CJ (Chemins de fer du Jura) ne sauraient survivre sans transports de marchandises. Ces questions de transports font partie intégrante de la stratégie cantonale d'aménagement du territoire (voir rapport sur l'aménagement du territoire 2018), elles devront y être incluses, assurant ainsi des conditions spatiales favorables à l'économie.

La suppression des subventions au 1er janvier 2019 est la cause principale de l'abandon du rail pour la route, mais la volonté du peuple suisse signifiée tant par le soutien à la RPLP (freiner la croissance du trafic routier poids lourds, encourager le transfert du trafic) que par l'inscription dans le préambule de sa Constitution de l'importance du développement durable est bafouée. L'Accord de Paris a été signé et appelle à une réduction des émissions de CO₂.

Le Jura bernois a été évincé des discussions de réorganisation de CFF Cargo dans l'arc jurassien. Le canton de Berne n'a même pas participé aux rencontres tripartites (CJ – CFF Cargo – Jura) destinées à redessiner l'offre CFF Cargo dans sa partie jurassienne bernoise. Or, au moins deux places de transbordement du bois y seront supprimées (Tavannes et Tramelan). Ce n'est pas admissible.

Nos routes ne doivent pas devenir un cortège de camions. Le canton de Berne peut et doit jouer un rôle important dans ce dossier.

Motivation de l'urgence : le délai de suppression des subventions étant le 1^{er} janvier 2019, le canton doit se positionner.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif regrette beaucoup les réductions de desserte prévues pour le transport de marchandises par le rail. Cette évolution est toutefois une conséquence des prescriptions fédérales à caractère contraignant, à savoir que le trafic de marchandises par wagons complets (ou transport par wagons isolés) doit couvrir les frais qu'il génère et par conséquent pouvoir se passer de subventions. Dans ce domaine, la marge de manœuvre du canton est donc restreinte. Le trafic par wagons isolés, qui est exploité en Suisse par CFF Cargo, est déficitaire depuis des années. Sa rentabilité peut être améliorée soit en augmentant le volume de marchandises transportées depuis une gare, soit en réduisant la fréquence de desserte pour que de plus grandes quantités de marchandises puissent être transportées par composition.

Lors de la première vague de réductions de la desserte de CFF Cargo en 2018, 17 points de chargements ont été examinés dans l'arc jurassien. Concernant le Jura bernois, il s'agissait de Tramelan, des Reussilles et de La Ferrière sur le réseau de voies à écartement métrique des Chemins de fer du Jura (CJ). En 2017, environ 150 wagons ont été chargés sur ces sites. Quant au transport des déchets par les CJ, il ne s'agit pas de transport par wagons isolés ; il n'est donc pas remis en cause. Par ailleurs, le transport de marchandises ne revêt pas une telle importance pour les CJ.

Etant donné la pression élevée exercée sur les coûts, le Conseil-exécutif peut comprendre la recherche par CFF Cargo de solutions pour améliorer l'efficacité du transport. Cependant, chaque réduction de points de chargement affaiblit globalement le réseau de transport par wagons isolés, ce qui fait baisser davantage encore le volume de marchandises transportées par le

rail. Le président du Conseil-exécutif Monsieur Christoph Neuhaus est intervenu au cours de l'année 2018 auprès de CFF Cargo pour que les CJ puissent continuer, ces prochaines années également, à fournir des prestations de transport de marchandises pour CFF Cargo. En outre, différents échanges bilatéraux ont eu lieu entre le canton de Berne, les cantons voisins, CFF Cargo et les CJ.

Pour les années 2019 et 2020, le transport par wagons isolés peut être maintenu sur le réseau à écartement métrique des CJ grâce à sa concentration sur l'axe entre Glovelier et La Chaux-de-Fonds. Les points de desserte de La Ferrière (BE), Saignelégier (JU) et Le Noirmont (JU) profitent de cette solution transitoire et sont donc conservés. Cela n'est toutefois possible que parce que la branche entre Tavannes et Le Noirmont n'est plus desservie et que les points de chargement de Tramelan (BE), Les Reussilles (BE) et Les Breuleux (JU) sont ainsi supprimés. CFF Cargo a recherché des solutions avec les clients concernés et, selon ses dires, a trouvé des solutions flexibles pour environ 100 à 150 wagons de transport de bois. Pour le reste, les expéditeurs doivent se rabattre sur Bienne, Glovelier ou un des points de chargement restants des CJ.

Malheureusement, compte tenu des conditions générales, aucune diminution de la pression exercée sur les coûts du transport par wagons n'est en vue. Il faut s'attendre à d'autres examens et réductions des points de desserte par CFF Cargo. Pour les CJ, cela signifie que le fret doit faire l'objet d'améliorations techniques et opérationnelles et devenir plus efficace afin que le transport par wagons isolés puisse être proposé après 2020 également.

Le Conseil-exécutif tient à ce que l'offre de transport par wagons isolés soit maintenue. Une stratégie cantonale sur le transport de marchandises et la logistique, sur laquelle se fonderont les décisions à venir, est actuellement en cours d'établissement. Elle servira de base pour évaluer les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de l'approvisionnement de la population et de l'économie, et ce dans les régions périphériques également.

Concernant les points soulevés dans la motion, le Conseil-exécutif prend position comme suit :

1. La stratégie cantonale sur le transport de marchandises et la logistique doit permettre de chercher des solutions pour assurer un approvisionnement à long terme des marchandises. Quant à savoir s'il est possible de trouver des solutions dans les régions dont le volume de marchandises transportées par rail est faible, la question reste ouverte. Le Conseil-exécutif propose donc d'adopter ce point sous forme de postulat.
2. Le canton est disposé à participer aux discussions menées avec les CJ, CFF Cargo et le canton du Jura et à y faire part des intérêts des professionnels du bois. Ces discussions sont en cours d'organisation. Aussi le Conseil-exécutif propose-t-il d'adopter ce point de la motion.
3. Dans le Jura bernois, une place de chargement de bois bien située peut constituer une bonne solution qui contribuera à assurer le fret ferroviaire sur le long terme. Le canton évaluera cette possibilité avec les partenaires locaux et les entreprises de chemins de fer. En conséquence, le Conseil-exécutif propose d'adopter également ce point de la motion.

Destinataire

- Grand Conseil