

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 144-2018
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.452

Déposée le: 11.07.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Gullotti (Tramelan, PS) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Oui 06.09.2018

N° d'ACE: 1046/2018 du 17 octobre 2018
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



CFF Cargo : Arc jurassien et Oberland bernois dans le viseur

Dans un communiqué de presse daté du 1^{er} mars 2018, CFF Cargo annonce de nouvelles pertes opérationnelles dans le trafic marchandises pour 2017. La filiale des CFF envisage dès lors un repositionnement dans ce domaine d'activités, à savoir le remplacement progressif du trafic par wagons isolés par un regroupement des points de desserte. Conséquence de cette restructuration, 800 postes sont menacés à l'horizon 2020. Ce démantèlement des effectifs en personnel est alimenté par la volonté de l'entreprise fédérale d'introduire l'automatisation et le numérique.

Ainsi, pour des raisons de rentabilité, 100 points de desserte en Suisse vont être réévalués d'ici à 2020 et 70 supplémentaires jusqu'en 2023. L'examen va démarrer région par région. L'Arc jurassien et l'Oberland bernois, qui présentent des caractéristiques géographiques rendant difficile une efficience du marché, sont en première ligne. Dans le Jura bernois, l'économie forestière notamment ne sera pas épargnée : les gares de Tavannes, Tramelan et des Reussilles sont menacées, plateformes à travers lesquelles le commerce ferroviaire du bois transite et dont la capacité ne répond pas aux futures nouvelles exigences de CFF Cargo.

La restructuration de CFF Cargo, qui fait écho à un souhait du Conseil fédéral de détacher la filiale marchandises des CFF de la régie fédérale au 1^{er} janvier 2019, questionne. En effet, elle se place en porte-à-faux avec la politique fédérale des transports, qui encourage et subventionne

le transfert de la route au rail. Elle nécessite un repositionnement très rapide de l'économie régionale (industries, forêts, déchets, chargeurs, cantons, communes, etc.) et d'importants investissements financiers dans les infrastructures. Finalement, elle contredit les objectifs de la Confédération en matière de protection de l'environnement puisqu'une réduction de l'offre en matière de transport ferroviaire va gonfler le trafic routier.

Le Conseil-exécutif est prié de donner des renseignements sur l'affaire suivante relative au canton :

1. Quelle est la position du canton de Berne face à la situation ?
2. Dans quelle mesure le canton de Berne a-t-il été consulté dans le processus en cours ?
3. Des négociations de partenariat logistique vont démarrer à la mi-2018. Le canton de Berne sera-t-il représenté autour de la table ?
4. De quelle manière le canton de Berne envisage-t-il d'encourager l'économie régionale touchée à réorganiser le trafic marchandises ? Un moratoire de la politique de CFF Cargo est-il envisageable ?

Motivation de l'urgence : démarrage des négociations avec la filiale des CFF et la nécessité pour l'économie régionale de se réorganiser.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif regrette les réductions de desserte prévues pour le transport de marchandises par le rail. Cette évolution est toutefois une conséquence des prescriptions légales au niveau fédéral, à savoir que le transport par wagons doit couvrir les frais qu'il génère et par conséquent pouvoir se passer de subventions. D'un point de vue financier, le Conseil-exécutif peut comprendre l'examen des points de desserte par CFF Cargo. Cependant, chaque réduction de points de desserte affaiblit globalement le réseau de transport par wagons isolés, ce qui fait baisser davantage encore le volume de marchandises transportées par le rail.

1. Dans l'Oberland bernois, des solutions acceptables ont pu être trouvées malgré la fermeture de deux des 18 points de desserte. Dans le Jura bernois et les Franches-Montagnes, il semble que la desserte soit presque complètement supprimée. Dans le Jura bernois, cela concerne, sur le réseau à voie étroite des Chemins de fer du Jura (CJ), les points de desserte de Tramelan, des Reussilles et de La Ferrière. Les CJ sont à la recherche de solutions pour aménager la desserte actuelle complexe de manière plus efficace, et partant plus économique. Il ne sera toutefois pas possible de procéder aux clarifications et aux adaptations requises au niveau de l'exploitation et, le cas échéant, des infrastructures avant les fermetures prévues fin 2018. Le Conseil-exécutif s'investit par conséquent pour que les CJ se voient accorder un délai plus long afin d'examiner un maintien rentable des prestations de fret ferroviaire.
2. Le canton de Berne a été mis au courant, au premier semestre 2018, des intentions de CFF Cargo. Depuis, il a participé à différentes discussions sur le sujet.
3. Le canton n'est pas un partenaire actif de la branche de la logistique. Cependant, il va de soi qu'il échange avec les CJ et les cantons voisins.

4. Le président du Conseil-exécutif Monsieur Christoph Neuhaus a demandé à CFF Cargo un délai d'au moins un an afin de pouvoir élaborer une solution réaliste et économique pour l'utilisation du réseau à voie étroite du Jura.

Destinataire

- Grand Conseil