

CFF CARGO / CJ

Jura rit, Jura bernois pleure

Yves Sancey

Du sursis pour le Jura, mais pas pour le Jura bernois : CFF Cargo et les Chemins de fer du Jura ont trouvé un accord, mais il condamne les points de chargement de Tavannes, Tramelan et Les Reussilles. Ré-examen en 2020...

Le canton du Jura a sauvé temporairement l'essentiel de son transport de marchandises par le rail. CFF Cargo avait annoncé au printemps vouloir fermer la presque totalité de ses points de chargement, sauf celui de Delémont.

Après une demi-douzaine de séances de négociation, le canton du Jura, CFF Cargo et les Chemins de fer du Jura (CJ) ont signé le 17 octobre un protocole d'accord valable jusqu'à fin 2020. Il devrait permettre à terme la pérennisation de la desserte marchandise par le rail dans le canton du

Jura auquel recourt notamment l'industrie du bois et de la betterave. C'est ce qu'avait aussi obtenu le canton de Neuchâtel (notre édition N°14) avec le maintien de la desserte du Locle Col-des-Roches. Les termes de l'accord n'étaient par contre pas publics.

Mobilisation jurassienne

Avec ce moratoire de deux ans, le gouvernement jurassien « est satisfait de l'accord qui a pu être trouvé ». « Au départ, on avait une information de CFF Cargo qui annonçait la quasi suppression du transport de marchandises dans le Jura, et là on arrive, après négociations, à une offre suffisante pour garantir une activité économique liée à ce transport », a réagi à la RTS le ministre de l'Environnement jurassien David Eray (PCSI).

Cette bonne nouvelle n'a été possible que grâce à la mobilisation politique, soutenue par le SEV, des parle-

mentaires comme Vincent Hennin (PCSI), avec le large appui du gouvernement jurassien, et un lobbyisme intensif à Berne, notamment du Conseiller aux Etats Claude Hêche (PS). David Eray parle de « petite victoire pour le gouvernement jurassien, puisque la Confédération s'était engagée lors de la COP21 à Paris en 2015 à réduire les émissions de CO². Avec la décision de CFF Cargo, nous transférons les marchandises du rail sur la route, ce qui irait à l'encontre des engagements pris ».

Diminuer les coûts

A moyen terme, les sites de Delémont, Glovelier et la nouvelle plateforme de chargement d'Alle seront privilégiés. Delémont, où se situe AlcoSuisse, un très gros client de CFF Cargo, est le point prioritaire sur le territoire cantonal. CFF Cargo garde également une offre en Ajoie à Alle, Bure et Porrentruy selon des accords spécifiques avec ses clients.

Les CJ continuent d'assurer le transport marchandises dans les Franches-Montagnes. Ils s'engagent à chercher des solutions pour diminuer les coûts, notamment ceux liés au transbordement entre la voie étroite et la voie normale. « En tant que sous-traitants de CFF Cargo, nous nous retrouvons ainsi aux CJ avec une lourde responsabilité sur les épaules », a indiqué son directeur Frédéric Bolliger à *Archinfo*. Le recours à l'automatisation est évoqué.

De son côté, le secrétaire syndical du SEV Jean-Pierre Etique reste très prudent, avec un oeil qui rit pour le Jura et un oeil qui pleure pour le Jura bernois: « C'est un sursis de deux ans. Et durant ces deux ans, les CJ devront faire des économies et démontrer la viabilité de l'offre de transport. Il est à craindre que ces économies se fassent sur le dos du personnel avec de possibles diminutions de places de travail. »

Le Jura bernois est le grand perdant avec la fermeture des points de chargement de Tramelan, les Reussilles, mais surtout Tavannes. Le seul point de sortie pour passer des voies métriques des CJ aux voies normales des CFF sera donc Glovelier dans le Jura.

UDC bernoise peu concernée

Hormis les milieux économiques, les seuls politiques à avoir bougé sont les députés au Grand conseil bernois Hervé Gulloti (PS) et Moussia de Watteville (Verte) par une interpellation et divers courriers. Ni le conseiller national UDC Manfred Bühler, ni le président du Conseil d'Etat bernois Christoph Neuhaus, également de l'UDC, ne semblent avoir fait grand-chose pour défendre Tavannes.

Pour Jean-Pierre Etique, cette décision « amènera un grand nombre de camions supplémentaires dans le Jura bernois ». L'industrie du bois n'a plus tellement intérêt à passer encore par le rail. Même problème pour Celtor qui gère la déchèterie intercommunale à Tavannes. « Vu le démantèlement progressif du réseau depuis des années par CFF Cargo, on peut les comprendre dit Etique. On a un peu l'impression que CFF Cargo fait comme la Poste quand elle a voulu démanteler son réseau d'offices de poste. D'abord rendre le service peu attractif, puis justifier les fermetures avec la baisse des volumes. »

TRAFIC PAR WAGON COMPLET

CFF Cargo cherche enfin des solutions

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Comment se déroulent les discussions sur l'avenir du trafic par wagon complet dans le cadre de la communauté d'intérêts WLW? L'Association des chargeurs fait les louanges de CFF Cargo pour son écoute.

CFF Cargo avait annoncé qu'elle examinerait la moitié des 340 points de desserte du trafic par wagon complet encore existants parce qu'une occupation de deux wagons par jour en moyenne ne suffisait pas à rentabiliser l'exploitation. Des discussions doivent donc avoir lieu avec la clientèle. La Communauté d'intérêts du trafic par wagon complet (WLW) a vu le jour. Elle se compose de CFF Cargo, de l'Association des chargeurs, des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés VAP (Planzer, Coop, VTG, Syngenta,...), et de l'UTP en tant que représentant de toutes les entreprises de transport. Un bilan intermédiaire positif de ces discussions a été tiré le 25 octobre par le secrétaire général de la VAP Frank Furrer et par Hans-Peter Hadorn, président de la commission du trafic marchandises de l'UTP, devant les journalistes suisses spécialisés dans le domaine ferroviaire.

Frank Furrer a évoqué le recul constant du trafic par wagon complet ces dernières années. Il en a mentionné les motifs: d'une part les conditions-cadre sont difficiles pour le transport ferroviaire de marchandises à cause du manque de capacité du réseau et des installations. Ensuite des avantages sont accordés au trafic voyageurs non seulement au niveau des sillons mais aussi dans les programmes d'agglomération financés par la Confédération, qui ont permis de construire des

lignes de RER et de trams mais n'ont pas amélioré l'approvisionnement logistique des villes.

Frank Furrer a encore cité la plainte de la Zone tarifaire zurichoise (ZVV) contre les sillons prévus toutes les heures par la Loi sur le transport de marchandises (LTM) pour le transport des marchandises entre Zurich et Bülach. Le Tribunal administratif fédéral n'a pas encore tranché, mais des sillons ont été attribués provisoirement à la ZVV afin de pouvoir introduire la cadence toutes les demi-heures. L'Office fédéral des transports (OFT) s'en est plaint auprès du Tribunal fédéral qui a couvert cette mesure provisoire. Le Parlement a mis sur pied d'égalité, voici deux ans, les trafics marchandises et voyageurs dans la LTM concernant la planification stratégique des capacités. La Confédération doit maintenant élaborer un concept pour le développement de l'infrastructure du trafic marchandises – ce qui inclut les gares de triage, les cours de débord, les terminaux de trafic combiné, les voies de raccordement, etc. – et inclure suffisamment tôt les cantons et tous les acteurs concernés, ceci avant le démontage de certaines installations.

A l'écoute de la clientèle

Selon Frank Furrer, certains problèmes viennent de l'intérieur. Il veut parler de la domination de l'entreprise étatique CFF Cargo et sa position de monopole et de l'échec de l'introduction du nouveau système de réservation, ainsi que des problèmes d'exploitation survenus l'année dernière. « Et si l'on annonce constamment: « Nous démantelons car le trafic par wagon complet ne nous satisfait pas! », et que l'on différencie un « système WLW florissant » d'un « vulgaire reste à jeter », le message donné aux chargeurs est le suivant: ne misez plus sur ce cheval! »



CFF Cargo va-t-il fermer le point de chargement de l'usine de Cottendart à Colombier (NE)? Si oui, 15'000 tonnes de mafechers et de cendres partiront par la route, soit 1200 camions par année.

Frank Furrer voit d'un oeil positif le travail de la communauté d'intérêts WLW: « Elle se concentre sur les besoins de la clientèle et demande ce qui peut être réalisé ensemble. CFF Cargo se met autour d'une table avec sa clientèle et d'autres compagnies ferroviaires. L'objectif est de faire prospérer tout le système de production du WLW conventionnel et des trains complets. Il faut trouver quelque chose qui plaise à la clientèle et aux prestataires. Le rail doit offrir une alternative attrayante à la route. »

Ceci peut être obtenu grâce à de meilleurs déroulements, plus d'efficacité et des nouvelles technologies dans la chaîne de logistique, ce qui fait l'objet de longues réflexions dans les workshops: les discussions portent sur les besoins des diverses branches économiques, sur le flux des marchandises dans toute la Suisse et vers les principaux noeuds avec les grands chargeurs puis la distribution dans les régions avec les plus petits chargeurs, et avec les représentants des can-

tons sur des concepts de développement et de potentiels pour les sites critiques sur le plan de la quantité. Frank Furrer ne prononce pas de résultat concret. Il se montre confiant: « Un véritable dialogue existe entre les chargeurs et CFF Cargo au sujet des expériences, des besoins, des défis et des solutions. J'entends de toutes parts que les rapports entre les uns et les autres sont maintenant meilleurs. Jusqu'ici nous avions quantité de présentations powerpoint et des négociations sur les prix, mais nous ne nous sommes jamais vraiment dit les choses. C'est le cas maintenant. Je crois qu'il y a une forte chance de pouvoir donner un avenir positif à CFF Cargo et à tout le WLW. »

Pour le trafic marchandises par rail, il est cependant important d'obtenir une baisse du prix du sillon comme c'est le cas en Allemagne, affirme Frank Furrer. Et il faut aussi une plus grande capacité de réseau, et des installations supplémentaires sur des sites plus appropriés.

Le SEV jugera CFF Cargo à ses actes

Pour transporter les marchandises par rail avec succès, il faut clairement une collaboration étroite entre les prestataires, les milieux économiques des mandataires et des chargeurs, la Confédération et les cantons. Actuellement tous les acteurs se concertent et c'est une bonne chose.

Mais pourquoi cela n'arrive que maintenant? Après tous les redimensionnements, retraits et démantèlement des CFF? Les problèmes évidents découlant de cette stratégie défensive amèneront peut-être un peu de bon sens. Et l'OFT a aussi un rôle important à assumer. Il serait fatal d'agir trop précipitamment avec des désinvestissements (dé-

molition d'installations), de gaspiller les fonds publics et d'anéantir toutes les options de développement. Il s'agit maintenant de préserver le savoir-faire, de participer à l'élaboration d'une nouvelle stratégie après l'entrée en fonction de la nouvelle direction, et de garantir que le trafic marchandises puisse à l'avenir augmenter sa part sur le rail. Ceci est favorable à l'environnement et assure une qualité élevée sur le long terme avec des places de travail acceptables. Finalement, c'est sur la base des faits que nous jugerons CFF Cargo et la politique de transport des marchandises. Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et conseiller national.