



12.3032

**Interpellation Berberat Didier.
SBB Cargo. Wohin geht es
mit dem Einzelwagenverkehr?**

**Interpellation Berberat Didier.
Trafic de wagons isolés
de CFF Cargo. Où allons-nous?**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.06.12

Präsident (Altherr Hans, Präsident): Herr Berberat hat mir mitgeteilt, dass er von der schriftlichen Antwort des Bundesrates nicht befriedigt sei und eine kurze Diskussion beantrage. – Dem wird nicht opponiert.

Berberat Didier (S, NE): Si vous avez lu le texte de mon interpellation, vous avez remarqué que celle-ci a été déposée le 28 février 2012, une période à laquelle des rumeurs circulaient selon lesquelles 150 points de chargement de CFF Cargo seraient supprimés. La semaine passée, nous avons eu la confirmation de cette suppression: ce ne sont plus 150 points de chargement qui seront supprimés, mais 128 points, ce qui est un peu mieux – ce qui est "moins pire", dirai-je.

Il est vrai que je suis extrêmement déçu de la décision de CFF Cargo de supprimer ces 128 points. Mon insatisfaction sur ce fait est partagée par un certain nombre de personnes qui m'ont contacté, notamment les forestiers de mon canton, mais je pense que d'autres associations professionnelles l'ont aussi fait dans d'autres cantons. Je ne vous cacherai pas que je suis un peu étonné du fait que l'on n'a pas entendu grand-chose de la part des cantons, c'est-à-dire que les cantons ne se sont pas, semble-t-il, battus jusqu'à leurs dernières forces pour défendre ces points de chargement. Il faut dire que si dans mon canton il n'y en a que cinq qui seront fermés – ce qui est déjà cinq de trop à mes yeux –, il y en a 35 dans le canton de Berne et 25 dans le canton de Zurich, qui sont les deux cantons les plus touchés dans ce domaine.

Je suis aussi déçu par voie de conséquence de la réponse du Conseil fédéral qui est une réponse circonstanciée; je l'en remercie d'ailleurs, parce que sa réponse est extrêmement instructive. En effet, j'estime que cette réponse ne tient compte ni des régions périphériques ni des objectifs de réduction de CO₂, et je me demande comment une telle décision peut être prise alors que le Conseil fédéral, sur mandat du Parlement justement, s'apprête à présenter une stratégie globale qui vise à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire suisse.

Au chiffre 1, le Conseil fédéral répond – ce que je savais d'ailleurs, puisque je l'ai indiqué dans mon interpellation – que pour le transfert du trafic de la route au rail hors des régions alpines, il n'existe pas de mandat explicite, c'est-à-dire que cette obligation de transfert n'existe que pour les régions alpines. Je ne vous cacherai pas que cet argument me semble suicidaire. C'est en tout cas un autogoal, dans la mesure où cet argument sera abondamment utilisé, je pense, par les adversaires de la RPLP qui sont toujours prêts à voler au secours des régions périphériques quand cela sert leurs intérêts.

Pour moi, c'est donc un très mauvais signal pour le transfert du trafic de la route au rail. Je peux comprendre que CFF Cargo souhaite économiser environ 20 millions de francs par année – d'après ce que j'ai vu dans la presse –, puisqu'il a un mandat d'objectifs qui consiste à devoir équilibrer ses comptes. Mais, malgré tout, je peux vous dire que, dans la région d'où je viens, on sait que, depuis 2000, CFF Cargo n'a acquis aucune nouvelle affaire; aucune nouvelle entreprise n'a été contactée par CFF Cargo pour effectuer le transfert du trafic de la route au rail, à tel point que je me demande si CFF Cargo n'a pas laissé en quelque sorte pourrir la situation ou n'avait pas déjà enterré ces points de chargement bien avant la semaine passée au cours de laquelle la nouvelle a été publiée.

Je pense simplement que c'est une très mauvaise nouvelle dans la mesure où c'est un signal tout à fait contre-productif. Si l'on observe ce qui s'est par exemple passé en France voisine avec la SNCF, qui a, en fin de compte, agi de la même manière avec quelques années d'avance, on constate que chaque mesure de





démantèlement a induit en quelque sorte la suivante. J'ai très peur que cette fermeture ne soit que le début d'autres fermetures qui conduiront à remplacer de plus en plus souvent les wagons par des camions, alors que dans cette salle nous sommes une grande majorité à vouloir faire en sorte qu'on transporte de plus en plus de marchandises par le rail et non par la route.

Leuthard Doris, conseillère fédérale: Monsieur Berberat, je connais bien votre préoccupation et celle de votre région. Néanmoins, après onze ans de déficit, CFF Cargo était forcé de faire quelque chose pour améliorer sa structure de coûts. On a mené un dialogue avec tous les clients – un dialogue ouvert, de mon point de vue – qui a aussi impliqué les cantons. Nous avons été informés de la situation et nous avons aussi fait des propositions pour trouver d'autres solutions et alternatives.

Ce n'était pas possible pour ces 120 points de chargement. Mais ce qu'on va réaliser n'aura pas une véritable répercussion sur le réseau, dans la procédure de redimensionnement. En effet, il faut tout de même considérer que cela représente entre 3 et 4 pour cent de volume total des biens concernés. Et c'est peut-être là un point clé: dans beaucoup de points de chargement, il n'y a qu'un wagon ou deux wagons par semaine. Il n'est donc ni rentable ni efficace de laisser ouverts ces points, à moins que les clients ne soient prêts à payer davantage! Voilà la discussion. Le Conseil fédéral en a été informé. Et même si c'est très difficile pour quelques clients, il était inévitable de réorganiser ces points pour les camions.

Cependant, si l'on peut économiser là, cela signifie aussi – comme je l'ai d'ailleurs déjà dit – qu'on a plus de financements pour les grands points, là où l'on a des terminaux, avec des camions et des volumes très importants.

C'est cela, je pense, qui est en fin de compte important pour notre politique de transfert du trafic des poids lourds de la route au rail.

Nous vous présenterons en outre cette année encore un rapport concernant le transport des marchandises sur le marché intérieur suisse. Là, vous verrez le concept général qui définit la façon dont nous souhaitons améliorer la situation et faire encore plus pour le transport ferroviaire.

AB 2012 S 509 / BO 2012 E 509