



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Gilles Schorderet

QA 3023.12

Restructuration de CFF cargo et fermeture des points de desserte de Chénens et de Chiètres

I. Question

J'ai appris que CFF Cargo a l'intention de supprimer les points de desserte de Chénens et de Chiètres en ce qui concerne les wagons de marchandises. Vingt-quatre autres gares en Suisse seraient concernées par ces fermetures.

Cette situation me paraît surprenante et en totale contradiction avec nos soucis environnementaux et la volonté populaire.

Le 15 décembre 2005, le Grand Conseil a accepté un crédit d'engagement pour la construction d'une halle à sel, à Chénens. Dans son message, le Conseil d'Etat argumentait le choix de l'emplacement par la liaison directe avec une ligne CFF. La voie industrielle CFF devait être prolongée sur une longueur de 75 mètres, afin de permettre le déchargement direct du sel depuis les wagons dans la halle.

De plus, en 2006 CFF Cargo a fermé les gares de transbordement de Schmitten et de Châtillens qui étaient des gares importantes pour le chargement des grumes issues de certains massifs forestiers. Si les gares de Chénens et de Chiètres n'offrent plus la possibilité de charger du bois, tous les camions se retrouveront en ville de Fribourg pour y rejoindre la gare, seul point de transbordement subsistant dans le nord du canton. Cela me paraît une totale aberration.

Je pose donc les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Le Conseil d'Etat est-il informé des intentions de CFF Cargo ?
2. Combien de wagons de sel sont amenés à la halle de Chénens par année ?
3. La voie industrielle a-t-elle vraiment été prolongée comme annoncé en 2005 ?
4. Si Chénens n'est plus une gare de transbordement, combien de camions supplémentaires peuvent-ils s'attendre retrouver en gare de Fribourg ?
5. Quelle est l'importance de la gare de Chiètres pour le trafic des marchandises ?
6. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de défendre le maintien de ces gares de transbordement de marchandises ?

12 mars 2012

II. Réponse du Conseil d'Etat

Dans le cadre de ses mesures de restructuration, CFF Cargo a annoncé vouloir examiner l'assainissement de quelque 155 points de desserte sur le territoire helvétique. Ces mesures visent à économiser 80 millions de francs d'ici 2013. De manière générale, le Conseil d'Etat estime que cette démarche va à l'encontre de la volonté populaire et politique, maintes fois exprimée, de favoriser le transfert de la route vers le rail. Il souligne d'autre part le déséquilibre existant entre une politique fédérale volontariste à l'égard du trafic de transit alpin, régi par un cadre légal strict, et un trafic domestique ne faisant l'objet d'aucun objectif quantitatif ou qualitatif. Le Conseil d'Etat salue les moyens alloués au trafic ferroviaire de marchandises non transalpin par l'arrêté fédéral de 2008 mais estime indispensable de renforcer cette politique, en particulier en réponse à la motion du Conseil des Etats « Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ».

A fin février, à l'occasion d'une séance d'information régulière, les représentants des cantons ont été informés de la situation difficile de CFF Cargo et de son intention de restructurer le réseau des points de desserte marchandises. Toutefois, la liste des points de desserte menacés n'a pas été fournie lors de cette rencontre en raison de l'avancement des travaux jugé insuffisant par CFF Cargo. Suite à cette entrevue et à la proposition faite par ces derniers, le Service de la mobilité a demandé à rencontrer les représentants de CFF Cargo afin d'obtenir des informations concrètes sur leurs intentions concernant le canton de Fribourg. Le Directeur en charge des transports est, par ailleurs, intervenu auprès d'eux afin de faire part de son inquiétude et de son intention de défendre les intérêts de l'économie fribourgeoise. La rencontre entre le canton et CFF Cargo a eu lieu au début du mois de mai 2012.

A cette occasion, CFF Cargo a pu confirmer que le site de Chénens serait maintenu. CFF Cargo prévoit néanmoins de fermer les points suivants : Cugy, Domdidier, Ecublens-Rue, Grandvillard, Kerzers, Montbovon, Rosé et Sâles.

- > Cugy. Le nombre de mouvements en 2010 s'est monté à 755 wagons dont 700 de betteraves. Le transport des betteraves n'est cependant pas remis en cause. L'exploitation saisonnière de ce transport est organisée conjointement par CFF Cargo et les sucreries concernées.
- > Domdidier. Le nombre de mouvements en 2010 s'est monté à 996 wagons dont 860 de betteraves. Là aussi, le transport des betteraves n'est pas remis en cause.
- > Ecublens-Rue. Le nombre de mouvements en 2010 s'est monté à 54 wagons, essentiellement de grains.
- > Grandvillard. Le nombre de mouvements en 2011 s'est monté à 6 wagons de bois.
- > Montbovon. Le nombre de mouvements en 2011 s'est monté à 5 wagons de bois.
- > Chiètres. Le nombre de mouvements en 2010 s'est monté à 454 wagons dont environ 400 de bois. Selon les informations reçues par CFF Cargo, le transport du bois devrait être organisé à l'avenir à partir d'Aarberg.
- > Rosé. Le nombre de mouvements en 2010 s'est monté à 65 wagons de betteraves. Le maintien de ce point de desserte pour le ramassage des betteraves n'est pas assuré et dépendra principalement du choix des sucreries.
- > Sâles. Le nombre de mouvements en 2010 s'est monté à 1165 wagons dont plus de 1100 pour l'armée. Suite au déplacement de ces activités à Grolley, l'essentiel du trafic y sera transféré.

Globalement, environ 90 % du trafic des points de desserte concernés par la restructuration du réseau par CFF Cargo continuera à être effectué par le rail. Il est utile de préciser que, dans son ordonnance sur les voies de raccordement, la Confédération limite l'octroi d'une aide financière pour la construction ou le renouvellement d'une telle voie à un volume minimum de 720 wagons ou 12 000 tonnes transportés annuellement. Force est de constater que, pour chaque point de desserte pris individuellement, les volumes concernés par le projet de restructuration du réseau de desserte sont nettement inférieurs à ces valeurs.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre aux questions posées comme suit :

1. Le Conseil d'Etat est-il informé des intentions de CFF Cargo ?

Le Conseil d'Etat est informé des intentions de CFF Cargo. Il a pris les initiatives nécessaires, par l'intermédiaire de ses services, et a pu obtenir des informations circonstanciées et complètes.

2. Combien de wagons de sel sont amenés à la halle de Chénens par année ?

120 à 160 wagons de sel, soit 3000 à 4000 tonnes, sont acheminés chaque année à la halle à sel de Chénens.

3. La voie industrielle a-t-elle vraiment été prolongée comme annoncé en 2005 ?

La voie industrielle a été effectivement aménagée pour un montant de 156 000 francs.

4. Si Chénens n'est plus une gare de transbordement, combien de camions supplémentaires peuvent s'attendre retrouver en gare de Fribourg ?

Le point de desserte de Chénens est maintenu. Dans le cas où celui-ci disparaîtrait, un transbordement en gare de Romont serait probablement nécessaire. Les conteneurs mobiles devraient alors être transférés sur 120 à 160 camions par année.

5. Quelle est l'importance de la gare de Chiètres pour le trafic des marchandises ?

En 2010, 454 wagons (chargés et vides) ont été traités en gare de Chiètres.

6. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de défendre le maintien de ces gares de transbordement de marchandises ?

Le Conseil d'Etat a la ferme intention d'assurer une desserte cohérente du territoire cantonal et établira la stratégie qu'il compte adopter suite à l'analyse détaillée des informations fournies par CFF Cargo. En l'état, il estime prioritaire que le cadre légal d'action de CFF Cargo soit adapté par la Confédération. Le trafic intérieur de marchandises par le rail doit bénéficier d'aides similaires au trafic de transit. Il attend, en particulier, que la concrétisation de la motion du Conseil des Etats « Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire » permette de créer des conditions favorables au développement du trafic marchandises par le rail tout en veillant à une exploitation rationnelle du trafic.

22 mai 2012