

Question Anne-Claude Demierre
Transports de bois par CFF Cargo au
départ de Grandvillard et de Montbovon

N° 952.06

Question

J'ai appris avec stupéfaction que CFF Cargo n'assumera plus les transports de bois au départ de Grandvillard et de Montbovon jusqu'à la gare de Bulle, estimant le volume de bois insuffisant pour assurer la rentabilité du service. Il pourrait par ailleurs en être de même pour le transport du gravier vers le Pays-d'Enhaut.

A l'heure où la réduction des émissions du CO2 est devenue un impératif environnemental, CFF Cargo prend des décisions incohérentes en transférant le transport des marchandises du rail à la route. Ainsi ce ne sont pas moins de 1'400 camions (700 pour le bois et 700 pour le gravier) qui traverseront tout l'Intyamou pour acheminer ces marchandises par la route. Le bilan est amer: toute la population de l'Intyamou va faire les frais d'une telle décision: pollution accrue et nuisances supplémentaires liées à ce trafic et tout le secteur du bois pénalisé par un surcoût lié à ces transports par la route, sans parler de l'agglomération bulloise qui est déjà saturée par le trafic.

Par ailleurs, la police cantonale a constaté que les accidents de la route étaient trop nombreux sur le tronçon La Tour-de-Trême – Montbovon et a lancé une importante campagne de prévention routière le printemps dernier. Est-ce vraiment judicieux d'intensifier encore le trafic des poids lourds sur cette route?

Je tiens également à relever que toute la région s'est mobilisée pour la mise en œuvre du parc naturel régional Gruyère – Pays-d'Enhaut qui favorise une mobilité respectueuse de l'environnement.

Notre canton devant s'impliquer pour maintenir des services publics performants, je demande au Conseil d'Etat quelles mesures il entend prendre pour maintenir ces transports de bois et de gravier par le rail dans la vallée de l'Intyamou.

Le 6 septembre 2006

N° 954.06

Question Antoinette Badoud
Transfert du transport du bois et du
gravier du rail à la route par CFF Cargo

Question

CFF Cargo propose la suppression du transport de bois et gravier au départ des gares de Grandvillard et de Montbovon, dès la mi-décembre 2006. La nouvelle sème de vives inquiétudes dans la population de la vallée de l'Intyamou, ainsi que du chef-lieu puisque 600 à 700 camions supplémentaires, par an, devraient rejoindre les quais situés au centre-ville de Bulle. De plus, le choix d'acheminer plus de 1000 m3 de gros bois par la route cantonale augmentera le trafic sur la route cantonale Bulle - Montbovon, déjà déclarée dangereuse, comme le confirme la récente enquête de la Police cantonale.

Il est prévu que les CFF gèrent eux-mêmes l'entier du transport marchandises des TPF, sur voie normale et sur voie étroite, depuis le 10 décembre 2006. Le coût du transfert serait la pierre d'achoppement qui empêche une solution concertée admissible. Les TPF, selon leur directeur, entendent en effet ne rien vouloir perdre. Cette problématique ne peut et ne doit pas être traitée sous le seul critère économique et le seul intérêt des entreprises de transport. Les aspects sociaux, écologiques et environnementaux doivent impérativement être mis dans la balance. Une dizaine d'emplois, notamment, seraient menacés.

D'aucuns savent qu'un projet de parc naturel régional Gruyère - Pays-d'Enhaut est en cours d'élaboration, soutenu par le Conseil d'Etat. De plus, un projet de loi sur la protection de l'air a été mis en consultation récemment dans les communes et le Conseil d'Etat veut prendre des mesures pour assurer la qualité de l'air. Quelle crédibilité donnerait-il à la ligne qu'il entend défendre en matière de protection de l'environnement si la décision ne respectait pas les principes du développement durable?

Cette situation pour le moins préoccupante m'amène à poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- Le Conseil d'Etat a-t-il été informé préalablement de cette décision qui va à l'encontre de la politique défendue en matière de transports et de protection de l'environnement?
- Sachant que l'Etat s'engage financièrement à hauteur de plusieurs millions pour l'entreprise TPF, n'y a-t-il pas lieu de reporter la décision en incitant CFF Cargo et les TPF à négocier un accord équilibré, tenant compte des aspects sociaux, écologiques et environnementaux?

Le 6 septembre 2006

Question Christian Bussard
Transfert du transport du bois et du
gravier du rail à la route via CFF Cargo

N° 956.06

Question

Avec leur décision de supprimer le transport des bois et des graviers depuis les gares de Grandvillard et de Montbovon, les CFF renient un de leurs principaux chevaux de bataille, le transfert de la route vers le rail. Ce désaveu par rapport à la politique du Conseil fédéral et des Chambres qui prône le transport par le rail est un acte grave qu'il convient de dénoncer haut et fort.

La Confédération a rallongé de 1,7 milliard son crédit pour terminer le tunnel du Gothard qui coûtera en finale plus de 8 milliards! Et que dire du Lötschberg qui sera mis en service l'année prochaine pour 3,5 milliards de nos francs!

Les lignes ne peuvent être toutes rentables, on le sait bien et pour le maintien d'une vie, d'une activité dans les régions périphériques, tout ne doit pas être sacrifié sur l'unique autel de la rentabilité. Les gares de chargement de Grandvillard et de Montbovon permettaient aux communes et entreprises forestières d'acheminer par leurs propres moyens les bois au quai de chargement, limitant ainsi les coûts de transport et de manutention. Aujourd'hui, la décision des CFF rend la chose plus possible. Elle entraîne de facto des surcoûts de production pour un marché qui n'avait pas besoin de ce coup bas.

Le transport des bois par la route n'en coûtera que plus cher également en regard des redevances encaissées auprès des camionneurs, des redevances pour construire les RPLP qui doivent favoriser le transfert de la route vers le rail! Une décision d'un anachronisme affligeant.

Les CFF "déraillent" complètement dans cette affaire et l'attitude résignée de la Direction des TPF me laisse songeur quant à l'avenir du réseau ferroviaire à travers l'Intyamont et la Gruyère en général.

Quand les anciennes régies d'Etat transformées en société anonyme ne remplissent plus ou mal leurs fonctions, le politique doit intervenir et c'est pourquoi je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat:

1. Le Conseil d'Etat a été saisi via les TPF de la décision des CFF?
2. Si oui, quelle a été la réaction du Conseil d'Etat et les mesures prises pour contrer cette décision?
3. Si non, le Conseil d'Etat pense-il réagir auprès de la Confédération ou accepter cet état de fait sans broncher?
4. Après cette décision, quel sera l'avenir de la ligne ferroviaire Bulle - Montbovon? Le Conseil d'Etat ratifiera-t-il une décision de transférer le transport des voyageurs du rail à la route et démontera les rails comme cela a été le cas entre Châtel-St-Denis et Vevey?

Le 8 septembre 2006

Réponse du Conseil d'Etat

Depuis son lancement, le projet "Focus" de CFF Cargo a été suivi étroitement par le Conseil d'Etat, qui tient à assurer à l'économie du canton de Fribourg des conditions cadres favorables, notamment pour le transport de marchandises par le rail. Dans sa réponse du 17 janvier 2006 à trois questions déposées par les députés Bruno Fasel, Nicolas Bürgisser et Paul Sansonnens, le Conseil d'Etat a exposé les différentes démarches qu'il a entreprises pour limiter les effets négatifs de ce projet (cf. BGC 2006, p. 322 ss).

Au début de l'année 2006, CFF Cargo a décidé de maintenir davantage de points de desserte sur la voie normale que ce qui était initialement prévu, de sorte qu'une desserte suffisante serait maintenue.

Dans le cadre de la réorganisation du réseau de desserte par wagons complets, CFF Cargo a repris le trafic qu'il sous-traitait à plusieurs entreprises de transport concessionnaires, dont les tpf. Compte tenu de la perte de ce trafic sur la voie normale, les tpf ont estimé que le maintien d'une activité marchandises uniquement pour la voie étroite ne se justifiait plus économiquement et ont exigé de CFF Cargo qu'il reprenne aussi le trafic marchandises sur la voie étroite, solution que cette entreprise a finalement acceptée, sans offrir toutefois une garantie de desserte.

Au mois de mars 2006, alors que les négociations entre CFF Cargo et les tpf étaient en cours, la Direction de l'économie et de l'emploi est intervenue auprès des deux opérateurs afin qu'une solution soit rapidement trouvée pour la desserte de la fabrique Cailler à Broc. Suite à différents contacts, elle a pu informer l'entreprise Nestlé du maintien de la desserte du site de Broc.

Dès le mois de juin, après avoir été informée de la cessation immédiate du transport du bois à partir des gares de Montbovon et de Grandvillard, la Direction de l'économie et de l'emploi est intervenue auprès de la direction de CFF Cargo pour exiger, d'une part, la reprise

immédiate du transport du bois jusqu'au changement horaire de décembre 2006 et, d'autre part, la tenue d'une séance consacrée à l'examen des solutions envisageables pour assurer à moyen terme le transport du bois depuis ces deux gares. Le transport du bois a été réactivé dès la fin de l'été et une séance a réuni les principaux intervenants à la fin septembre.

Sur la base des propositions qui lui ont été faites, la Direction de l'économie et de l'emploi s'est prononcée à la fin octobre en faveur d'une variante permettant de maintenir la desserte des gares de Montbovon et de Grandvillard pour le transport du bois moyennant l'octroi d'une subvention annuelle de 30'000 francs environ, montant inférieur à celui qui était alloué jusqu'à présent pour le transport de marchandises. Le transport sur la voie étroite sera assuré par les tpf avec le matériel roulant existant du trafic des voyageurs. Afin d'assurer un transport économiquement raisonnable, deux wagons devront être commandés et chargés en même temps par le client.

Le nombre de wagons de bois transportés ces dernières années a fortement varié, essentiellement en raison de la tempête Lothar. Il est passé de 51 en 2000 à 254 en 2002 pour ensuite redescendre à 107 en 2005 et probablement à 70 en 2006.

S'agissant du transport du gravier de Grandvillard en direction du Pays-d'en-Haut, il convient de préciser qu'il n'a jamais été effectué par CFF Cargo. La compagnie du chemin de fer Montreux – Oberland bernois (MOB) en avait la gestion et sous-traitait le transport aux tpf. Suite à la décision des tpf de mettre fin à leurs activités marchandises, le MOB a décidé d'assurer lui-même le transport du gravier.

En conclusion, le Conseil d'Etat entend bien poursuivre sa politique favorable au transport des marchandises par le rail, qui offre, du point de vue économique et écologique, des avantages indéniables pour le transport de masse à moyenne et longue distance. Afin de garantir des conditions favorables à ce type de transport, des terrains doivent être réservés pour le raccordement ferroviaire dans les secteurs présentant des conditions techniques et financières acceptables.

Fribourg, le 28 novembre 2006