

Question Bruno Fasel
Assurer les places de travail dans les
gares CFF dans le canton de Fribourg

N° 891.05

Question

La coupe sombre de CFF Cargo

Le raccordement au réseau du trafic de marchandises sera-t-il vraiment supprimé uniquement dans onze gares du canton de Fribourg ou cette mesure n'est-elle que l'amorce d'autres suppressions ?

Je souhaite une réponse du Conseil d'Etat à cet égard.

Mes questions :

1. Qu'entend entreprendre le Conseil d'Etat contre les déclarations de la direction de CFF Cargo relatives à la suppression possible du trafic de marchandises dans onze gares du canton de Fribourg?
2. En raison de cette suppression du trafic de marchandises, des places de travail seront supprimées; que se passera-t-il avec les travailleurs?
3. Le Conseil d'Etat interviendra-t-il auprès des CFF d'ici à fin novembre au sujet de la suppression possible du trafic de marchandises dans onze gares du canton de Fribourg, afin d'éviter que cette mesure ne soit entreprise à la fin mai 2006 sans discussion avec le gouvernement?

Le 28 octobre 2005

Question Nicolas Bürgisser
CFF Cargo se retire de nombreuses gares
dans le canton de Fribourg

N° 897.05

Question

Avant tout à l'étranger et dans les villes, l'on rencontre de grandes zones de voies industrielles en friche, qui ne sont plus utilisées par les chemins de fer et qui ont triste mine. Pour l'image d'un village, de telles voies industrielles brunes et rouillées représentent un gros problème. Il est facile d'en conclure que la zone industrielle ou la zone d'activité concernée est à l'abandon et que ce village est atteint de nombreux problèmes du point de vue de la promotion économique.

Le canton de Bâle-Ville a fait enlever de nombreuses voies industrielles inutilisées près de sa gare allemande (Badischer Bahnhof) et met la zone à disposition pour une nouvelle affectation.

Comme pour les skilifts abandonnés dont les pylônes rouillés portent atteinte au paysage, il n'est pas admissible qu'une entreprise se retire d'une région suite à un changement de stratégie et abandonne à la communauté des atteintes au paysage (voies ferrées rouillées).

CFF Cargo veut se retirer de nombreuses gares de notre canton et ne plus les desservir avec des wagons isolés. Le député soussigné pose donc au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- a) Quelles sont les exigences du canton vis-à-vis de CFF Cargo/CFF Infrastructure pour la remise en état, l'entretien ou la suppression et la réaffectation des voies industrielles inutilisées dans notre canton ?
- b) Le Conseil d'Etat voit-il une possibilité qu'à l'avenir des exigences soient définies du point de vue de l'aménagement du territoire, de telle sorte que CFF Cargo/CFF Infrastructure ou d'autres entreprises de transport aient des obligations, si les voies ferrées ne sont plus utilisées comme à l'origine.
- c) Plusieurs entreprises fribourgeoises ont construit de bonne foi et à grands frais, pour protéger l'environnement, des voies de raccordement ferroviaires. Celles-ci sont maintenant abandonnées par CFF Cargo. Quel soutien (financier/juridique) notre canton accorde-t-il à ces entreprises ?

Le 11 novembre 2005

Question Paul Sansonnens
CFF Cargo – Projet de restructuration FOCUS

N° 905.05

Question

Le 28 octobre dernier, CFF Cargo SA a présenté son programme de réduction des coûts dans le secteur du trafic suisse des wagons complets. Ce programme prévoit une réduction importante du nombre de points de desserte à travers tout le pays. Le canton de Fribourg est aussi touché avec, d'une part, la réduction du nombre de places de travail à Fribourg et, d'autre part, la suppression de plusieurs points de desserte sur le territoire. Ce projet constitue, de toute évidence, une détérioration du service offert aux entreprises du canton et va provoquer un transfert des marchandises du rail à la route, en contradiction avec la politique voulue.

Questions:

1. La Confédération entend-elle faire respecter la convention sur les prestations avec les CFF, en particulier, le point touchant à la consultation des cantons via les conférences régionales ?
2. Dispose-t-on d'informations sur les points de desserte qui seraient supprimés sur les lignes tpf ?
3. Dispose-t-on d'informations sur les points de desserte qui seraient maintenus pour certains types de marchandises (desserte alternative) ?
4. Quelles mesures ont-elles été prises par les autorités politiques?

Le 28 novembre 2005

Réponse du Conseil d'Etat

Le projet "Focus" de CFF Cargo préoccupe 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.

Ces dernières années, CFF Cargo a cherché à reprendre le trafic assuré par les entreprises de transport concessionnaires (ETC). Paradoxalement, cette société décide maintenant de supprimer la desserte par wagons complets de plusieurs points. Une telle politique ne peut certainement pas conduire au transfert du trafic des marchandises de la route au rail, politique voulue et confirmée par le peuple suisse à plusieurs reprises.

De toute évidence, le projet Focus, qui prévoit la suppression de 187 points de service sur les lignes CFF, entraînerait une modification importante du niveau de l'offre actuelle. Sa portée complète n'est cependant pas encore connue à ce jour. En effet, les points de desserte maintenus sur les lignes ferroviaires des ETC ne sont pas encore définis. S'agissant du canton de Fribourg, CFF Cargo a toutefois communiqué peu après l'annonce du projet Focus la liste des points de service qui seront maintenus pour certains types de marchandises (desserte alternative), à savoir Courtepin, Cugy, Kerzers et Sâles.

Par courrier du 10 octobre 2005 adressé au Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, le Conseil d'Etat a demandé à la Confédération de s'assurer que les termes de la convention de prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF soient respectés et, notamment, que les mesures envisagées par CFF Cargo soient discutées avec les cantons dans le cadre des conférences régionales.

Dans sa réponse du 25 novembre 2005, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a exposé que le Conseil fédéral estimait que la concentration de la desserte sur les principaux sites de production était acceptable sur le plan de la politique des transports, étant donné que 95 % du volume de transport actuel était maintenu.

Une séance tenue le 3 novembre 2005 à Romont et réunissant plusieurs entreprises utilisant le rail et les autorités cantonales et régionales a permis de faire le point et d'examiner les conséquences régionales du projet Focus. A cette occasion, il a été rappelé que ce dernier ne fournissait aucune information sur le sort réservé aux points de service situés sur les lignes ETC.

Par lettre du 22 novembre 2005 adressée au Directeur de CFF Cargo, le Conseil d'Etat a sollicité une rencontre avec la direction de cette entreprise, rencontre qui a eu lieu le 4 janvier 2006 et lors de laquelle la délégation du Conseil d'Etat présente a pu enregistrer que les points de service maintenus sur les réseaux des CFF et des Transports publics fribourgeois (TPF) répondaient aux besoins du canton de Fribourg, sous réserve d'une solution encore à trouver pour la desserte des points situés sur les lignes à voie étroite, en particulier Broc-Fabrique. Deux points de service supplémentaires ont notamment été maintenus sur le réseau CFF : Chénens, pour le transport du bois et du sel, lorsque la halle à sel sera opérationnelle, et Rosé, pour le transport des betteraves. Le point de desserte de Morat ne sera en revanche plus desservi par CFF Cargo mais aucune entreprise de la région n'utilise actuellement le rail pour le transport de marchandises.

Le Conseil d'Etat suivra attentivement les négociations en cours entre CFF Cargo et les TPF relatives au point de service de Broc-Fabrique.

S'agissant de la question Nicolas Bürgisser, il y a lieu de relever que la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires règle les rapports entre le chemin de fer, les raccordés et les co-utilisateurs, les rapports des raccordés entre eux et avec les co-utilisateurs, ainsi que la construction et l'exploitation des voies de raccordement. Sous la note marginale « Frais », l'article 11 al. 1 let. a de cette loi dispose que sauf convention contraire, le raccordé, à savoir le titulaire d'un droit réel sur une voie de raccordement et non l'entreprise de chemin de fer au réseau duquel se raccorde une voie de raccordement, supporte les frais de la construction, de l'exploitation, de la maintenance, de l'adaptation et de la suppression de la voie de raccordement et des équipements s'y rapportant.

La loi fédérale susmentionnée ne donne ainsi aucune compétence aux cantons pour intervenir dans le sens évoqué par le député Bürgisser. Le Conseil d'Etat tient cependant à préciser qu'il n'est pas souhaitable qu'une voie de raccordement momentanément inutilisée soit systématiquement supprimée. Dans les zones d'activités, une telle infrastructure peut en effet être en mesure de répondre ultérieurement aux besoins spécifiques d'une nouvelle entreprise ou des entreprises en place souhaitant utiliser à nouveau le rail.

Lors de la rencontre du 4 janvier 2006 mentionnée ci-dessus, les représentants de CFF Cargo ont exposé à cet égard que les installations ferroviaires liées aux points de service abandonnés par cette entreprise ne seront pas démantelées mais que la question de leur maintien sera examinée lorsqu'il y aura lieu de renouveler des installations.

A ce jour, le Conseil d'Etat n'a reçu aucune demande de soutien de la part d'entreprises fribourgeoises qui auraient construit des voies de raccordement et se retrouveraient sans desserte ferroviaire. Le cas échéant, il examinera avec soin une telle demande, tout en relevant qu'un éventuel préjudice doit être réglé dans le cadre des relations contractuelles liant les raccordés et les entreprises de chemin de fer.

Fribourg, le 17 janvier 2006