

Les CJ pallient les défections de CFF Cargo

- **En juin, CFF Cargo** a annoncé la fermeture au trafic marchandise de cinq gares dans le Jura bernois et trois dans le canton du Jura.
- **Cette tendance à l'érosion** n'a rien de neuf: elle est sur les rails depuis quarante ans.
- **Petit à petit**, le paysage du trafic de fret de la région se modifie, avec des retours du rail à la route, alors que la majorité veut croire au mouvement inverse.
- **Pour certaines entreprises** régionales, il s'agit de suivre les virages amorcés par la compagnie nationale, au risque de rester à quai.



Pour les CJ, le transport du bois reste une activité importante, que la compagnie régionale veut préserver. PHOTOS AB

unes après les autres, elle finira bien par être aussi menacée.»

Francis Daetwyler témoigne d'une politique pas toujours cohérente, ou de «son absence». «On revendique une desserte exhaustive du territoire par CFF Cargo, tout en exigeant l'équilibre des comptes», dit-il. Utopie: «Le trafic marchandises a été libéralisé. CFF Cargo a toutefois conservé le monopole du trafic de wagons isolés, plus difficile à rentabiliser que le trafic par trains complets», poursuit-il.

Camille Bloch chocolat

Reste que dans les régions touchées par les fermetures de gares, il s'agit de s'adapter à des décisions parfois difficiles à interpréter. A Courtelary, où est basée l'entreprise Camille Bloch SA, le quai de chargement des marchandises a été refait avec des traverses en béton au printemps, devenant selon Francis Daetwyler le seul quai de la région avec un aménagement aussi soigné: «La Rolls de la voie de

débord.» Un trimestre plus tard, la fermeture au trafic marchandise était consommée.

Pour le chocolatier de Courtelary, la mesure n'est pas tombée comme un couperet. «Cette fermeture avait déjà été évoquée par CFF Cargo en 2005. Nous nous étions donc préparés à cette éventualité en rendant nos infrastructures compatibles à l'acheminement de toutes nos matières premières par la route», commente Regula Gerber, porte-parole de Camille Bloch SA. La suppression de la desserte CFF Cargo à Courtelary a tout de même ses répercussions pour la région: ce sont désormais quelque 3000 tonnes de matières premières acheminées annuellement chez Camille Bloch qui sont repassées du rail à la route.

L'exemple de Celtor, entreprise gérant le stockage des déchets à la décharge de Ronde-Sagne, à Tavannes, se veut aussi symptomatique. En 2006, la compagnie ferroviaire nationale a re-

noncé au transport jusqu'à Tavannes des wagons bennes de la société ACTS-SA, convoyant chez Celtor des déchets en provenance de Winterthur et repartant chargés de mâchefers. Annuellement, ce sont quelque 5000 à 6000 tonnes de mâchefers qui prennent ainsi la route de Winterthur, tandis que 8000 à 9000 tonnes de déchets empruntent le chemin inverse.

Corollaire, dès 2006, Celtor a dû allonger le transport par camion jusqu'à la gare de Péry-Reuchenette. «Pour notre entreprise, ces changements ont entraîné une hausse des coûts de transport de l'ordre de 10%», explique Jean-Pierre Hausseuer. Et le chef d'exploitation de se rappeler que les discussions, à Bâle, entre des acteurs du domaine des déchets et les dirigeants de CFF Cargo s'étaient avérées vaines.

Vital pour les CJ

Les Chemins de fer du Jura (CJ) suivent avec une grande at-

tention l'évolution de la desserte de CFF Cargo dans la région. Et pour cause. L'abandon du trafic marchandise pourrait avoir de funestes conséquences pour la compagnie régionale si les coûts d'exploitation des lignes venaient à être reportés entièrement sur le trafic de voyageurs.

En 2011, les CJ ont convoyé 496 wagons de marchandises sur leur réseau, dont 300 entrés à Glovelier et 196 à Tavannes, pour un poids total de 19 747 tonnes, selon les chiffres communiqués par Sébastien Piaget, de la Division de l'exploitation. Avec 338 wagons, le bois reste le principal pourvoyeur de marchandises sur les voies étroites régionales. Aussi n'est-il nullement question de laisser s'envoler cette manne au diable asphalté du réseau routier.

Depuis décembre 2011, les CJ exécutent à Tavannes des manœuvres pour transférer des wagons de marchandises de leur voie étroite à la voie normale. La compagnie régionale possède quatre locomotives de manœuvre sur voie normale. Une à Tavannes, louée à la Poste, deux

à Bonfol et une actuellement en révision.

Des emplois en jeu

A Tavannes, les mardis et jeudis au petit matin, des chemists s'affairent à transférer sur la ligne CFF des wagons en provenance de leur réseau. Ou l'inverse. Les wagons préparés par les employés des CJ sont accrochés à une locomotive dépêchée par CFF Cargo, avant de partir pour leur destination, parfois hors de Suisse. «Pour nous, ces manœuvres sont intéressantes. Elles permettent à notre matériel de rouler et à nos voies d'être empruntées. Cela assure des emplois», note Sébastien Piaget.

Aux Etats-Unis, de grandes compagnies traversent le pays d'une côte à l'autre. En marge de ces autoroutes ferroviaires se développent des réseaux annexes. Ces «branch lines», comme on les dénomme, s'apparentent toujours plus aux CJ, confrontés à l'érosion de la desserte de CFF Cargo et contraints à pallier les sacrifices consentis par la compagnie à ses obligations de rentabilité.

ARNAUD BERNARDINI

Soutien bernois aux CJ, mais pas financier

► La décision est tombée le 6 juin. CFF Cargo, après avoir envisagé l'abandon de 155 points de desserte, en a fermé 128. La région n'a pas été épargnée. Les gares de Boncour, Choizeid et Courtemanche, pour le Jura, de Court, Courtelary, Soneboz, Saint-Imier et Tavannes, pour le Jura bernois, sont passées à la trappe. La desserte régionale CFF Cargo se limite aujourd'hui aux gares de Porrentruy, Vendincourt, Alle, Delémont, Glovelier, La Chaux-de-Fonds, Péry-Reuchenette et Bienna. Quant aux gares marchandises du réseau CJ, on en dénombre huit: Le Pré-Petitjean, Saingnéglier, Le Noirmont, Les Bois, La Ferrière, Tramelan, Les Reussilles et Les Breuleux.

► Francis Daetwyler avait déposé en juin une motion au Grand Conseil, demandant que le canton de Berne soutienne les efforts des CJ pour trouver une solution alternative à la desserte des points de chargement abandonnés par CFF Cargo. Dans sa récente réponse, le Gouvernement bernois se dit prêt à «soutenir les CJ, mais pas financièrement». Il est en outre disposé à intervenir auprès de la Confédération pour que la desserte fine puisse être assurée par d'autres entreprises lorsque CFF Cargo abandonne des points de chargement. Le Grand Conseil se prononcera en novembre. AB/CL