

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Mittwoch (Abend), 4. September 2019 / Mercredi soir, 4 septembre 2019

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion / Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

**41 2018.RRGR.692 Motion 236-2018 Grüne (von Wattenwyl, Tramelan)
SBB CARGO – Schienengüterverkehr, ein Service public**

**41 2018.RRGR.692 Motion 236-2018 Les Verts (von Wattenwyl, Tramelan)
CFF CARGO – Le transport des marchandises par rail, un service public**

Präsident. Wir kommen zum Traktandum 41, eine Motion der Grünen, vertreten durch Madame Moussia von Wattenwyl. Madame von Wattenwyl, vous avez la parole.

Moussia von Wattenwyl, Tramelan (Les Verts). CFF Cargo – la question du transport de marchandises par rail continue de nous occuper, ou de nous préoccuper. La réponse du Conseil-exécutif est satisfaisante dans le sens où une volonté de trouver des solutions est clairement évoquée. Il y a trois points dans cette motion. La notion de service public pour le transport de marchandises est définie par la Confédération. Le point 1 de la motion, qui demande un maintien des transports dans les régions à moindre rentabilité économique, est accepté par le gouvernement sous la forme d'un postulat. J'y reviendrai. Le point 2, où il s'agit de poursuivre les discussions avec les partenaires, est accepté sous forme de motion. Le point 3, trouver une solution régionale, est également accepté sous forme de motion. Alors, à mon avis, pourquoi un postulat seulement pour le point 1 ? On discute au point 2, on cherche des solutions au point 3, dans le but d'un maintien pour le point 1. Ceci me paraît logique. Nous ne fixons pas de délai, le but étant le maintien sous une forme ou une autre, ceci à définir. Un maintien, qui ne doit pas signifier un retour à la situation de 2018, mais un maintien d'une offre de transport de marchandises par le rail. Ainsi, tous les points doivent être acceptés à mon sens sous forme de motion.

Quelques remarques : le directeur des Chemins de fer du Jura (CJ) nous a confirmé, contrairement à ce que le gouvernement a écrit, que le volume de marchandises transportées était vital pour l'entreprise, et ceci encore il y a deux semaines pendant une séance du Conseil du Jura bernois. Quelques chiffres pour votre information : le transport des voyageurs représente pour les CJ quatre millions de chiffre d'affaires, et celui de marchandises représente, hors subventions, un million de chiffre d'affaires. Le transport de marchandise représente le 20 pour cent de la circulation sur les rails, c'est-à-dire 20 pour cent de l'utilisation des infrastructures ferroviaires. Les CJ travaillent intensément à la recherche de solutions, par exemple, ils proposent de mettre le bois de la forêt directement sur des containers, plutôt que de les charger bille par bille sur les camions et puis sur les wagons. Donc, ils travaillent sur des solutions de transbordement moins coûteuses et plus efficaces, car ils ont obtenu un délai de deux ans, mais la pression persiste.

La gare de transbordement de Mâche à Bienne n'est pas garantie à long terme, car son emplacement est dans le collimateur de promoteurs immobiliers. Il est donc très important de suivre de près ce dossier. La Députation, le Conseil du Jura bernois, la Chambre d'économie publique ont d'ailleurs écrit en août 2018 à CFF Cargo pour exprimer leur inquiétude et leur mécontentement.

Actuellement, la dispersion des points de chargement n'aide pas à rendre ce transport attractif, et nous assistons à un effet boule de neige. Tous les transporteurs vont de Moutier à Delémont. Ceux du Vallon de Saint-Imier se dirigent vers Bienne. Actuellement, le Cercle forestier du Jura bernois estime le volume transporté de bois à 250 wagons par année, soit 12 000 mètres cubes qui représentent dix pour cent du volume régional. Le transport se fait via Glovelier depuis 2019, et n'a pas diminué, preuve que le rail reste attractif. Une solution de gare de chargement à Reconvilier serait une bonne option. L'association Jb.B et la Conférence régionale des transports Jura-bernois (CRT) s'occupent du dossier et évoquent, elles aussi, plusieurs pistes, notamment, qu'il ne faut pas compter que sur le bois pour sauver ou créer un point de transbordement, il y aurait une possibilité du transport de mazout et des ordures. Profiter du projet de rénovation de la ligne Sonceboz-Moutier,

numéro 226, pour profiler Reconvilier comme un nœud de transbordement. Ou encore, étudier si le site de la Vigier à Péry pourrait accueillir, elle, du transbordement. Toutes les régions, et tous les cantons sont touchés par ce démantèlement de CFF Cargo, des accords ont parfois été trouvés. A rappeler que le rapport sur l'aménagement du territoire 2018 du canton (2018.RRGR.489) veut inclure une stratégie de transport de marchandise, et qu'il veut combler les lacunes ces prochaines années. Ceci se trouve à la page 22, si cela vous intéresse.

A rappeler également que le but de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), introduite en 2001, est de freiner la croissance du trafic sur le rail. Je termine puisque ça clignote. On peut espérer que le nouveau contrat entre les camionneurs et CFF Cargo, qu'on nous a annoncé la semaine passée, fasse avancer la situation. Donc, pour toutes ces raisons, je vous demande d'accepter les trois points sous forme de motion. Je vous remercie.

Präsident. Comme comotionnaire, je donne la parole à Monsieur Benoit.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). Tout d'abord, en tant que comotionnaire, j'aimerais remercier Moussia von Wattenwyl d'avoir très bien développé et présenté cette problématique du transport de bois. J'aimerais également ici déclarer mes intérêts : je suis président des propriétaires de forêt du Jura bernois. Concernant le point 1, je vous engage aussi à accepter la motion.

La seule chose que j'aimerais ici encore rappeler, c'est qu'actuellement, aujourd'hui, enfin, depuis le début de l'année, on n'a plus aucune place de chargement de bois dans le Jura bernois. On va sur Bienne, on va sur Glovelier, on va sur Saignelégier, ou sur Delémont. Le problème pour les propriétaires de forêt, si ce bois a quand même pu être chargé sur des wagons, cette problématique est que les CFF exigent, depuis le 1^{er} janvier cinq wagons en même temps de chargement, pas seulement un, pas de wagons isolés, mais cinq wagons. Cela cause des problèmes aux transporteurs, donc aux camionneurs. Finalement, si le camionneur, depuis le Vallon de Saint-Imier ou depuis la Vallée de Tavannes, doit se rendre jusqu'à Glovelier où il y a cinq wagons, ou bien même dans les Franches-Montagnes, il le fait, mais le propriétaire paiera davantage de frais de transport au camionneur. Donc, économiquement, les propriétaires de forêt sont un peu pénalisés. C'est pour cette raison que je vous invite à accepter tous les points de la motion sous forme de motion. Je remercie en tout cas aussi le gouvernement d'avoir accepté l'éventualité de faire tout ce qui leur est possible pour ouvrir un point de chargement à Reconvilier.

Präsident. Für die FDP, Peter Moser.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Das Vorhaben der Motionäre ist klar umschrieben, aber eigentlich sagt die Antwort des Regierungsrates im ersten Abschnitt schon fast alles. Er sagt nämlich klar, die Entwicklung sei eine Folge der verbindlichen Bundesvorgaben, wonach der Wagenladungsverkehr kostendeckend betrieben werden soll und damit ohne Subventionen auskommen muss. Zudem sei der kantonale Spielraum sehr beschränkt. Es muss also wirtschaftlich betrieben werden können.

Mit den Punkten 2 und 3 des Vorstosses haben wir keine Differenz, und beim Punkt 1 ist es eine Frage der Optik. Wir sehen dort eher ein Postulat – man kann prüfen – und lehnen eine Motion ab. Wenn Sie den Text, den die Motionäre geschrieben haben, genau lesen, heisst es in Punkt 1: «Der Kanton verpflichtet sich [...] Lösungen zu finden [...]». Das kann der Verkehrsdirektor nicht. Er kann prüfen, ob er Lösungen findet, sich aber nicht verpflichten, Lösungen zu finden. Alles steht unter dem grossen Titel der Wirtschaftlichkeit.

Die Motionärin hat von 250 Eisenbahnwagen Holz gesprochen. Das ist einer pro Tag oder fünf pro Woche. Das gibt bei den SBB noch keinen Zug, das ist eine Wagengruppe, mehr nicht. Sie sind gezwungen, Wagengruppen zu sammeln und zusammenzubringen. Das geht hier nicht. Deshalb müssen sie für die Wirtschaftlichkeit das Transportmittel wählen, das am besten fährt, und für Kurzstrecken ist dies der Lastwagen. Für lange Distanzen ist es dann wieder der Zug. Das sagt einer, der bereits 1988 eine Eisenbahngesellschaft im kombinierten Verkehr gründete, der zwanzig Jahre später, als wir den Management-Buy-out machen, 300 Eisenbahnwagen hatte. Ich weiss, wovon ich spreche und deshalb: Punkt 1 effektiv als Postulat.

Hans Jörg Rügsegger, Riggisberg (SVP). Ich beziehe mich auf die Antwort der Regierung, weil es die SVP eigentlich genau gleich sieht: Der Punkt 1 könnte als Postulat überwiesen werden. Die Punkte 2 und 3 sehen wir als Motion gerechtfertigt für diese Region. Die Lösungen müssen gemeinsam gefunden werden.

Ueli Frutiger, Oberhofen (BDP). Die FDP-Fraktion ist absolut einverstanden, dass – wenn immer möglich – die Güter auf die Bahn gehören. Eine Bahnlösung muss aber auch eine minimale wirtschaftliche Komponente haben und einigermassen rentieren. Wenn nur ein Güterwagen pro Tag irgendeine Verladestation benützt, ist das aus unserer Sicht nicht gegeben.

Die Motionärin hat vorhin sowieso davon gesprochen, man sei daran zu prüfen, damit die eine oder andere Lösung gesucht wird. Deshalb unterstützen wir im ersten Punkt nur das Postulat. Die anderen zwei Punkte können wir als Motion annehmen.

Präsident. Um eine Rückfrage der Protokollführerin zu verhindern: Grossrat Frutiger hätte am Anfang sagen wollen, die BDP, nicht die FDP. (*Heiterkeit / Hilarité*)

Reto Müller, Langenthal (SP). Meistens für die SP-JUSO-PSA. Es ist schon sehr viel gesagt worden, und ich will auch nicht gross verlängern. Dass die SBB Cargo schweizweit 170 Bedienpunkte aufheben will, wird in verschiedensten Regionen zu einem Problem führen. Auch bei uns wird diskutiert, was man machen kann. Denn die Wagenladungszahlen, die gefordert werden, kann fast niemand erfüllen, ausser es sei eine Stadt. Insofern betrifft es relativ viele andere.

Im Berner Jura stellten sie fest, dass man eine Möglichkeit hätte, etwas dagegen zu tun, auch wenn das Bundesgesetz sagt – die verbindlichen Bundesvorgaben, wie sie von der FDP zitiert wurden –, damit der Wagenladungsverkehr kostendeckend betrieben werden könne, müssten wir gleichwohl, auch seitens des Kantons Bern, schauen, was wir machen können, damit die SBB Cargo, respektive die Verlagerung der Transporte von der Strasse auf die Schiene, in dem Fall nicht rückgängig gemacht wird und die Transporte auch auf der Schiene stattfinden können. Die SP-JUSO-PSA unterstützt die Motion in allen drei Punkten als Motion.

Präsident. Voulez-vous parler avant ou après? Vous pouvez parler.

Moussia von Wattenwyl, Tramelan (Les Verts). Avant, comme ça j'ai fini. Non, ça vient trop «knapp» avec la motion. Alors je transforme le «Punkt 1 als Postulat». Merci!

Präsident. Ich gebe das Wort Regierungsrat Neuhaus. Wir stimmen noch ab.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Der Regierungsrat teilt das Anliegen der Motionäre, das ist ganz klar, und es ist gesagt worden: Auch in der Peripherie muss man Wagenladungen auf die Bahn bringen können, es ist aber eine Frage der Wirtschaftlichkeit. Wir sind daran zu schauen: Transportwege auf der Strasse sollen möglichst kurz sein, Transporte auf die Schiene. Am 12. August schaute ich persönlich an einer ersten Sitzung mit den Partnern – dem Kanton Jura, den SBB Cargo und den Jurabahnen –, welche kantonsübergreifende Lösung wir haben. Wir arbeiten weiter daran, wir haben weitere Sitzungstermine. Wir haben auch ein Moratorium bis Ende 2020, und bis dahin müssen wir eine Lösung haben.

Wie Grossrat Moser sagte, haben wir relativ wenig Transportvolumen, und das ist ein Problem. Man muss diese kantonsübergreifend bündeln, damit man es einigermassen wirtschaftlich machen kann. Die Jurabahnen müssen zudem die Prozesstechnologie optimieren, weil von Schmal- auf Normalspur umgeladen werden muss, und das muss effizient geschehen. Auch diese Arbeiten laufen.

Kantonal arbeiten wir an einem Güterverkehr- und Logistikkonzept. Dieses zeigt auf, wie die Güterversorgung langfristig gesichert werden kann, welche Hebel der Kanton hat und wie er entsprechend Einfluss nehmen kann. Offen ist, ob wir auch in Regionen mit geringem Güterverkehrsaufkommen nachhaltige Lösungen finden können. (*Unruhe / Agitation dans la salle*) Ich werde immer lauter. Wir sind uns ja einig, was man mit dem Ganzen machen soll, und deshalb bin ich froh. Ich wünsche zum Abschluss, dass die SBB Cargo in Anbetracht der laufenden Diskussionen den Abbau weniger weit treiben als ursprünglich geplant und man weiterhin möglichst viele Waren auf die umweltfreundliche Bahn bringen kann. Ich wünsche einen schönen Abend, einen schönen Ausflug. Bis nächste Woche Dienstag an der Abendsitzung. Machen Sie's gut!

Präsident. Es besteht nun keine Differenz mehr. Ist irgendjemand dagegen, dass wir über die Motion als Ganzes abstimmen, das heisst über Punkt 1 als Postulat, Punkt 2 als Motion und Punkt 3 ebenfalls als Motion? Ich weiss nicht: Geht das juristisch? Hat niemand etwas dagegen? – Gut, wir stimmen so ab.

Wer, den Vorstoss, so wie ich es gesagt habe, annehmen will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein. (*Unruhe / Agitation dans la salle*) Moment, rennen Sie noch nicht davon! Sie müssen alles wegräumen, weil der Saal für eine Jungbürgerfeier gebraucht wird. Jetzt wird es für das Protokoll chaotisch.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.692; Ziff. 1 als Postulat, Ziff. 2 und 3 als Motion)

Vote (Affaire 2018.RRGR.692 ; ch. 1 sous forme de postulat, ch. 2 et 3 sous forme de motion)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 121

Nein / Non 2

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Sie haben den Vorstoss so angenommen, mit 121 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen. (*Unruhe / Agitation dans la salle*)

Nun wünsche ich jenen, die überhaupt noch zuhören, einen schönen Abend.

Hier werden die Beratungen unterbrochen. / Les délibérations sont interrompues à ce stade.

Schluss der Sitzung um 19.00 Uhr. / Fin de la séance à 19 heures.

Die Redaktorinnen / Les rédactrices

Ruth Spahr (d)

Sara Ferraro (f)