

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 087-2014
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2014.0384

Déposée le: 19.03.2014

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Daetwyler (Saint-Imier, PS) (porte-parole)

Cosignataires: 3

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: du
Direction:
Classification: –
Proposition du
Conseil-exécutif:



Qualité des prestations des CFF en trafic régional

Après le désastreux épisode de l'engagement des rames Domino, on pouvait s'attendre à une amélioration des prestations dans le Jura bernois avec l'introduction des rames GTW qui permettent le système coupe-accroche, ce qui rendait à nouveau possible des relations sans changement de trains entre la vallée de Tavannes et Bienne, et devait contribuer à résoudre les problèmes de capacité aux heures de pointe, notamment entre Bienne et Sonceboz.

Force est de constater que trois mois après l'introduction de ce système, la situation est totalement insatisfaisante, même si le BLS pratiquait la coupe-accroche avec succès dans la région de Lucerne avec le même matériel.

A plusieurs reprises, et notamment dans les pointes du matin et du soir, le système ne fonctionne pas. Les passagers sont confrontés à des retards et doivent au départ de Sonceboz s'entasser dans une seule rame, la procédure d'attelage ne fonctionnant pas. Le soir, il arrive souvent que des trains au départ de Bienne ne peuvent être assurés qu'avec une seule rame, et donc une capacité notoirement insuffisante, la deuxième rame étant restée en rade à Sonceboz. L'information aux voyageurs ne fonctionne pas, et cela devient une loterie de savoir qui devra changer à Sonceboz ; parfois ce sont les voyageurs à destination de Moutier, parfois à destina-

tion de La Chaux-de-Fonds. Précisons encore que les CFF ne sont pas toujours capables d'assurer un changement sur le même quai.

Il arrive aussi qu'un train devant être assuré par deux rames accouplées, notamment à l'heure de pointe du matin, pour des raisons de capacité, ne circule qu'avec une seule rame, et que la deuxième rame suive comme train spécial 25 minutes plus tard.

En outre, lorsque le système fonctionne, certains accostages sont extrêmement brutaux, ce qui est particulièrement problématique pour des personnes souffrant du dos.

Il convient en outre de préciser que les GTW n'ont été transférées dans la région que pour le changement d'horaire, selon nos informations.

Cette situation conduit à l'exaspération de la clientèle, avec le risque qu'une partie en revienne à la voiture.

Ceci conduit aux questions suivantes :

1. Est-il exact que le matériel a été transféré au tout dernier moment dans la région, à l'exception d'une rame, ce qui était insuffisant pour pratiquer la coupe-accroche ?
2. Le canton est-il disposé à intervenir auprès des CFF, notamment dans le cadre de la commande des prestations de trafic régional, pour que ces derniers prennent les mesures qui s'imposent pour offrir des prestations décentes ?
3. Le Zürcher Verkehrs Verbund pratique depuis plusieurs années un système de bonus-malus avec les CFF. Le canton est-il disposé à introduire un système semblable dans le cadre du trafic régional indemnisé ?