

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 291-2017
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2017.RRGR.791

Déposée le: 18.12.2017

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: von Wattenwyl (Tramelan, Les Verts) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 455/2018 du 2 mai 2018
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Quel avenir pour les trains entre Sonceboz et Moutier?

La ligne ferroviaire entre Sonceboz et Moutier, d'importance régionale, se doit d'assurer des transports réguliers pour la population ainsi que des correspondances fiables. Pourtant, dans les faits, elle se trouve dans les derniers rangs des priorités hiérarchiques des CFF. Ceci est d'autant plus flagrant lors de problèmes techniques, les correspondances ne sont pas attendues, ce qui est injustifié et insensé. Il n'y a pas de convoi ou de personnel de remplacement, les passagers restent trop souvent en rade et manquent d'informations en cas de perturbation.

Cette ligne fait partie des dernières lignes non automatisées de Suisse, ce qui peut être vu comme un avantage avec le maintien d'un point de vente, de conseil et de proximité. Mais les infrastructures laissent à désirer, pas de sous-voies, des quais trop bas pour l'accès à niveau pour les handicapés, pas d'affichage sur les quais, des machines à billets souvent hors-service. Le programme d'automatisation des CFF est agendé pour 2025. Entretemps, la population se pose des questions et gère difficilement la situation. Les horaires ne sont pas systématiquement cadencés, irréguliers et peu pratiques. Certaines aberrations de l'horaire vont même jusqu'à faire circuler un train vide le week-end entre Moutier et Bienne, sans possibilité donc pour les usagers de monter dans le train entre Moutier et Bienne, dans la tranche horaire 19h00-20h00, tranche horaire pourtant fortement sollicitée. Au même moment un train arrive en gare de Tavannes depuis Tramelan et il faut attendre une heure et 40 minutes entre deux trains.

D'autre part les rames rouges actuelles (GTW de Stadler) ont été vendues et ce matériel roulant va être remplacé (prévu en 2019) par les rames Domino, certes nouvellement aménagés pour les passagers, mais avec des inconvénients comme la problématique de la hauteur des quais, une moins bonne efficacité de la motricité, un souci pour le couplage des trains en gare de Sonceboz. Après des débuts difficiles dans le concept coupe-accroche en gare de Sonceboz-Sombeval, des difficultés avec le matériel Domino sont également à craindre, d'où des soucis pour tenir les horaires.

A Tavannes, la situation est dangereuse pour les usagers, notamment concernant la traversée des voies lorsque plusieurs trains sont en gare. A l'heure où la nouvelle ligne Delle-Belfort va ouvrir, les correspondances dans la vallée de Tavannes sont importantes. Un concept d'unité régionale Jura bernois, avec correspondance entre Tramelan, la vallée de Tavannes, Sonceboz et le Jura est souhaité afin de renforcer le transport par le rail. Les arrêts sur demande pourraient être une manière de rattraper quelques minutes lors des trajets, mais la moins bonne réactivité avec les rames Domino empêchera ceci.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Pourquoi n'est-il pas envisageable d'introduire une cadence horaire systématique et identique sur l'ensemble de la journée ?
2. Pourquoi devra-t-on assister à un retour en arrière de la qualité du matériel roulant dans le Jura bernois, avec tous les risques que cela comporte ?
3. Serait-il possible d'instaurer des arrêts sur demande ?
4. Comment le canton peut-il éviter que des trains circulent à vide alors que la demande est présente ?
5. Cette ligne fait partie des lignes que les CFF étaient prêts à laisser au BLS, dans le cadre de la discussion sur la concession grandes lignes. Que pense le canton de cette éventuelle reprise ?

Réponse du Conseil-exécutif

1. La demande est significative sur la ligne entre Sonceboz et Moutier aux heures de pointe, le matin et le soir, mais elle est modeste durant les heures creuses. Dans le même temps, la rentabilité de la ligne s'avère critique. L'offre actuelle représente donc un compromis. Elle a été fixée en collaboration avec la conférence régionale des transports (CRT) Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois. Les inconvénients sont connus, et en décembre 2017, des discussions portant sur la systématisation de l'horaire ont été engagées avec la CRT. Compte tenu de l'utilisation modeste et du faible taux de couverture des coûts, un aménagement de l'offre n'est par contre pas possible.
2. D'un point de vue global, le retrait des trains GTW du Jura bernois, qui permet une concentration du parc GTW en Suisse orientale, est judicieux. Les rames Domino qui seront utilisées remplissent elles aussi toutes les exigences relatives à l'horaire et à la loi sur l'égalité pour les handicapés. Elles offrent par ailleurs plus de place que les trains GTW. Le Conseil-exécutif estime donc que ce changement de matériel roulant n'est pas négatif.

3. L'instauration d'arrêts sur demande est du ressort des entreprises de transport. Le bénéfice des arrêts sur demande en ce qui concerne l'horaire est contesté, car toutes les gares doivent généralement être desservies aux heures de pointe, et les horaires doivent être aménagés en conséquence.
4. Lorsque cela n'entraîne pas de coûts supplémentaires, les trains qui circulent régulièrement à vide doivent être ouverts aux passagers. Telle est la position que le canton défend auprès des entreprises de transport. Les trajets à vide ne sont cependant souvent effectués que certains jours, ou les arrêts sont longs, de telle sorte que ces trains présentent peu d'attrait pour les voyageurs.
5. Aucun projet de ce genre n'a été communiqué, ni par les CFF ni par le BLS. Il n'y a donc pas lieu pour le Conseil-exécutif de s'exprimer sur cette question.

Destinataire

- Grand Conseil