

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 087-2014
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2014.RRGR.322

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: 972/2014 du 13.08.2014
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



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 destination 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 ?

Réponse du Conseil-exécutif

1. Les CFF sont responsables de l'exploitation des tronçons ferroviaires du Jura bernois. Ils ont racheté les rames GTW à BLS pour les utiliser sur les lignes Biel/Bienne–La Chaux-de-Fonds, Biel/Bienne–Sonceboz–Moutier et Moutier–Soleure. Jusqu'au changement d'horaire de décembre 2013, ces rames GTW circulaient sur les lignes BLS Langnau–Lucerne et Langenthal–Wolhusen–Lucerne.
Selon les informations fournies par les entreprises de transport impliquées, une rame a été remise aux CFF à des fins de formation quelques semaines avant le changement d'horaire. Puisque BLS avait encore besoin des autres rames jusqu'au changement d'horaire sur les tronçons mentionnés à l'ouest de Lucerne, il s'est entendu avec les CFF sur un transfert à court terme du matériel.
2. Oui, le canton et les CFF sont déjà en contact au sujet des problèmes décrits dans l'interpellation. Le canton entretient un échange régulier avec les entreprises de transport et, s'il a connaissance d'irrégularités, il demande des renseignements sur la qualité de l'offre, en particulier sur les retards ou les suppressions de trains.
3. Un système de gestion de la qualité est élaboré et testé actuellement sous la houlette de la Confédération. Il existe différentes solutions pour améliorer la qualité en cas de lacunes sur le long terme. Le système de bonus-malus représente en l'occurrence une option qui mérite d'être examinée.

Au Grand Conseil