



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 281-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.401

Déposée le : 13.12.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 672/2022 du 22 juin 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Elimination des passages à niveau du Jura bernois, en particulier de ceux de Renan et de Cormoret

Le 11 décembre 2021, un train circulant entre Sonceboz et La Chaux-de-Fonds est entré en collision avec une automobile sur le passage à niveau situé à Cormoret. L'automobile impliquée dans cette collision s'est retrouvée immobilisée sur la voie ferroviaire alors que les barrières s'abaissaient. Par chance, l'automobiliste a pu quitter son véhicule juste avant la collision. L'avant du train a déraillé, ce qui a entraîné une suppression du trafic ferroviaire durant plusieurs heures.

Cet incident montre que les passages à niveau, même munis de barrières, peuvent être extrêmement dangereux, notamment lorsqu'un véhicule et la personne qui le conduit se retrouvent prisonniers entre ces barrières. Dans la collision survenue le 11 décembre 2021, il aurait suffi que la personne qui conduisait la voiture soit handicapée, victime d'un malaise ou sérieusement atteinte dans sa mobilité pour qu'elle décède des suites de la collision. Un train qui déraile à cause d'une telle collision peut également blesser certains de ses passagers. Il est par ailleurs évident que les passages à niveau contribuent à ralentir la fluidité du trafic, un inconvénient qui tend à s'amplifier à mesure que s'étend judicieusement l'offre ferroviaire sur les lignes concernées.

En 2016, j'ai déposé devant le Grand Conseil un postulat demandant prioritairement d'étudier la possibilité d'améliorer sensiblement le tracé de la route 30 entre Sonceboz et La Cibourg en envisageant plusieurs variantes accompagnées de l'estimation des dépenses d'investissement qu'impliquerait leur réalisation.

Le Conseil-exécutif avait proposé le rejet de ce postulat en déclarant que le trafic de transit dans le Vallon de St-Imier était trop faible pour justifier la construction d'une telle route de contournement des localités de cette vallée.

Pour éviter le recours à des investissements routiers jugés trop onéreux par le Conseil-exécutif de l'époque, j'avais proposé par voie de postulat que le gouvernement cantonal étudie la possibilité de supprimer les passages à niveau aménagés sur les routes cantonales des catégories A et B du Jura bernois aussi bien sous l'angle technique que sous celui des possibilités financières du canton.

Pour mémoire, il s'agissait avant tout des passages à niveau de Renan et de Cormoret sur la ligne ferroviaire Bienne – La Chaux-de-Fonds, mais aussi des six autres passages à niveau affectant les routes cantonales des catégories A et B sur le territoire du Jura bernois.

Le Conseil-exécutif a également proposé le rejet de ce postulat, cela en raison des coûts disproportionnés – selon lui – qu'aurait induits notamment la suppression des passages à niveau de Renan et de Cormoret. Mais il alléguait également, à l'instar de la Confédération et des CFF, que tous les passages à niveau du Jura bernois étaient sûrs ! Or, selon les informations médiatiques accessibles au public, il semble que pour le seul passage à niveau de Cormoret, des incidents survenus à cet endroit se soient produits en 2009, 2013, 2014, 2017 et enfin en 2021.

Vu ce qui précède, le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Considère-t-il toujours comme sûrs les passages à niveau du Jura bernois, notamment celui de Cormoret ?
2. Est-il disposé à revoir sa position de 2018 et à étudier la possibilité de supprimer, dans une première étape, les passages à niveau de Renan et de Cormoret, qui sont probablement, pour ce qui concerne le Jura bernois, les plus franchis par le trafic routier ?
3. Est-il au moins disposé à dire combien coûterait la suppression des passages à niveau de Renan et de Cormoret, cela afin que le Grand Conseil et la population connaissent le montant des investissements impliqués par la réalisation de ces projets de grande utilité publique ?

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif précise qu'il a déjà pris position par rapport aux questions de l'interpellante en réponse au postulat de 2018 mentionné. Entre-temps, il n'y a pas eu de changements notables sur les installations des passages à niveau ou le trafic.

Dans le Jura bernois, il existe huit passages à niveau sur des routes cantonales de catégorie A et B dont la charge de trafic s'élève à entre 2500 et 8000 véhicules par jour. Étant donné qu'il n'y a eu aucun changement notable justifiant une reconsidération des faits déjà établis en 2018, le Conseil-exécutif répond aux questions comme suit :

1. Oui, les passages à niveau situés sur les routes cantonales du Jura bernois sont toujours considérés comme sûrs. Les accidents qui sont malheureusement survenus ne sont pas liés à la sécurité des installations. Les passages à niveau requièrent en général une attention accrue et de la prudence de la part des usagers et usagères de la route.
2. Non, car l'appréciation mentionnée dans la position du Conseil-exécutif en 2018 reste inchangée, à savoir que les installations sont considérées comme sûres et que la suppression des passages à niveau serait techniquement très difficile à réaliser ainsi que fort coûteuse, tout en présentant un rapport coût-utilité fortement disproportionné, notamment pour les passages à niveau de Cormoret et de Renan.

De plus, la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) du Jura bernois établie par l'association Jura bernois.Bienne, en étroite collaboration avec les communes, ne mentionne aucun besoin de suppression des passages à niveau.

3. Oui, une étude très sommaire démontre que la suppression des deux passages à niveau de Renan et de Cormoret nécessiterait, au vu de l'emplacement des installations et des conditions topographiques, des travaux de construction complexes dont les coûts pourraient s'élever à plus de 25 millions de francs.

Destinataires

- Grand Conseil