
Numéro de l'intervention: 180-2010
Type d'intervention: **Interpellation**

Déposée le: 06.10.2010

Déposée par: Amstutz (Corgémont, Les Verts) (porte-parole)
Bühler (Cortébert, UDC)
Daetwyler (Saint-Imier, PS)
Gsteiger (Perrefitte, PEV)
von Kaenel (Villeret, PLR)

Cosignataires: 0

Urgente: Non 25.11.2010

Date de la réponse: 06.04.2011
Numéro de l'ACE 611/2011
Direction: TTE



Sécurité en gare de Péry

La gare de Péry revêt une certaine importance puisqu'elle voit se croiser, 19 fois par jour, des trains en provenance de La Chaux-de-Fonds, de Moutier et de Bienne. Récemment, une ligne de bus reliant Boujean, un quartier à l'est de Bienne, a même été mise en service. Par conséquent, le trafic voyageurs est loin d'être négligeable. Le trafic marchandise généré par la cimenterie Vigier est, quant à lui, dense.

Depuis longtemps, la sécurité des usagers CFF à Péry est problématique; cette gare est l'une des moins sûres du Jura bernois. Les quais sont en effet trop bas pour l'accès aux trains et ceci en particulier pour les personnes âgées, les handicapés et les mamans conduisant une poussette. De plus, et lors de croisement des compositions en gare, on constate régulièrement que des voyageurs descendent des wagons alors qu'un des trains est en mouvement. Les usagers se trouvent donc coincés entre les rames dans un espace non sécurisé et à haut risque de un mètre de large. La situation est particulièrement dangereuse en hiver lorsque les quais sont glissants. La récente mise en service des nouvelles rames a aggravé les choses car, et cela semble paradoxal, un matériel à plancher bas est d'un accès plus difficile qu'un matériel à plancher haut et les problèmes liés aux croisements restent entiers. Prendre le train à Péry ou en descendre représente un grave risque non seulement pour les personnes citées plus haut mais aussi pour les nombreux élèves se rendant quotidiennement en train à l'école secondaire de Corgémont. La situation est devenue inacceptable et il est indispensable de prendre sans délai toute mesure propre à éviter le pire. Qu'aucun accident grave n'ait été à déplorer jusqu'ici tient du miracle!

Le 21 avril 2010, la Municipalité de Péry écrivait aux CFF, Direction des Infrastructures, pour lui signaler ce problème. Le 7 mai, une lettre accompagnant des photos et une pétition signée par 337 usagers habitant en très grande majorité Péry est envoyée par un groupe de citoyens à la même adresse. Dans leur réponse du 20 mai, les CFF précisent « ... Au vu des délais probables de réalisation de ce projet, nous envisageons et étudions parallèlement une solution provisoire à court terme. Il s'agirait de réfectionner et de re-

hausser les 2 quais intermédiaires actuels entre les voies 1, 2 et 3. L'accès à la plateforme des trains s'en verrait ainsi améliorée ... »

Les usagers sont en droit d'attendre des CFF des mesures de sécurisation immédiates et suffisantes. A moyen terme, un assainissement de plus grande ampleur – de type passage sous-voies – s'avérera sans doute nécessaire.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil-exécutif est invité à répondre aux questions suivantes :

1. Le Conseil-exécutif est-il au courant de cette situation ?
2. Si oui, quelle appréciation en fait-il ?
3. Quels sont les moyens dont il dispose pour intervenir auprès des CFF ?
4. Que pense-t-il entreprendre pour inciter la régie à proposer rapidement des solutions améliorant de manière optimale la sécurité des usagers ?

Réponse du Conseil-exécutif

Question 1

Le Conseil-exécutif a connaissance de la situation dans la gare de Péry.

Cette dernière ayant été conçue selon les anciens standards, les quais y sont bas et l'accès aux quais intermédiaires nécessite de traverser les voies. Il existe des directives spéciales relatives au croisement des trains dans ce type de gare, et la législation sur l'égalité des personnes handicapées établit que ces gares doivent être assainies d'ici à 2023.

Une situation analogue s'observe dans d'autres gares du canton de Berne dont l'infrastructure est comparable et où les croisements de trains régionaux sont réguliers, comme les gares de Malleray-Bévilard, de Ramsei et d'Erlenbach dans le Simmental, ou comme certaines gares se trouvant sur des lignes à voie étroite telles que celles desservies par le Chemin de fer du Jura, Aare Seeland mobil, le Chemin de fer régional Berne-Soleure, la Zentralbahn ou les Chemins de fer de l'Oberland bernois.

Question 2

Ces gares où des trains se croisent et où les passagers ne peuvent accéder aux quais sans traverser les voies ne correspondent plus aux exigences actuelles. Aussi la Confédération a-t-elle adopté des dispositions sur le fonctionnement de ces gares, prévoyant notamment que le train qui s'arrête sur la voie la plus proche du bâtiment de la station entre toujours en gare le premier.

Question 3

Des représentants des CFF et du canton mènent régulièrement des discussions sur les infrastructures ferroviaires et sur les travaux prévus pour les prochaines années. Le canton saisit ces occasions pour évoquer la nécessité de prendre des mesures. En ce qui concerne la gare de Péry-Reuchenette, tous les acteurs savent qu'à moyen terme, un assainissement s'impose. Des études sont en cours, et les premières estimations montrent que les travaux seront importants et coûteux car il faudra déplacer plusieurs voies et construire un passage souterrain.

La commune et les CFF mènent actuellement des négociations portant sur des mesures de moindre ampleur qui permettraient aux passagers de monter dans le train et d'en descendre plus facilement, et qui seraient rapidement réalisables. Dans ce cadre, le canton peut apporter son soutien à la commune.

Question 4

Les clarifications et les négociations entre les CFF et la commune représentent la meilleure solution pour réaliser les améliorations nécessaires. Le canton prêtera son concours à la commune afin que les CFF mettent rapidement en œuvre des mesures adéquates.

Au Grand Conseil