

Communiqué de presse, le 16 juin 2015

Neuchâtel–Bienne

Augmentation de la capacité ferroviaire et réduction des nuisances sonores à partir de 2025 grâce au tunnel de Gléresse

Les CFF ont terminé l'étude préliminaire relative au tunnel de Gléresse et déterminé son tracé définitif en accord avec la Confédération, le canton et les communes. Les portails de ce tunnel de 2,1 kilomètres se trouveront à l'ouest de Chavannes et de Kleintwann. La variante retenue répond à toutes les exigences d'horaire et tient idéalement compte de la protection des eaux, des paysages et des sites archéologiques. Le tunnel devrait être réalisé entre 2020 et 2025. Il permettra de renforcer le trafic ferroviaire et réduira les nuisances sonores.

Sur la ligne du pied du Jura, le tronçon entre Chavannes et Douanne est le dernier à être encore aménagé en voie unique. La Confédération et les CFF entendent éliminer ce goulet au moyen du tunnel de Gléresse d'ici à 2025, dans le cadre de la première étape d'aménagement FAIF/PRODES. Ce projet vient de franchir une étape significative: début juin 2015, les CFF ont terminé l'étude préliminaire relative au tunnel de Gléresse et déterminé son tracé définitif en accord avec la Confédération, le canton et les communes. Les partenaires ont présenté les résultats de ces études aux médias le mardi 16 juin 2015 à Douanne.

La variante retenue comprend un tunnel en double voie de 2,1 kilomètres dont les portails se trouveront à l'ouest de Chavannes et de Kleintwann. Dans la montagne, le tracé du tunnel ferroviaire sera parallèle à celui du tunnel routier. En outre, dans le cadre du projet, les CFF rehaussent les quais dans la gare de Douanne et construisent des rampes ou des ascenseurs, créant ainsi des accès aux trains libres de marches, conformément à Loi sur l'égalité pour les handicapés (Lhand).

Le tracé répond à toutes les exigences relatives à l'horaire. Par rapport aux autres, la variante retenue tient compte au mieux des impératifs de protection du paysage, des eaux souterraines et des sites archéologiques de palafittes. Le tracé ferroviaire actuel sur la rive du lac de Biemme sera démantelé après la mise en service du tunnel.

Selon l'étude préliminaire, le coût du tunnel oscillera entre 380 et 420 millions de francs. Il fera l'objet d'une étude approfondie dans le cadre de la suite de la planification. La Confédération, les CFF, le canton et les communes entendent réaliser ce tunnel entre 2020 et 2025. Les fonds nécessaires proviennent du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), approuvé par le peuple suisse le 9 février 2014 avec le projet FAIF. Le FIF permettra le financement de tous les projets d'entretien et d'aménagement des chemins de fer suisses à partir de 2016.

Le tunnel de Gléresse permettra de renforcer le trafic ferroviaire et de réduire les nuisances sonores entre Chavannes et Douanne. En trafic régional, il permet l'introduction d'une cadence semi-horaire continue entre Neuchâtel et Biemme. Il assurera par ailleurs qu'il y ait suffisamment de capacités en fret ferroviaire, permettant d'assurer un acheminement rapide et sûr des marchandises malgré la densification du trafic voyageurs. Enfin, grâce au tunnel, les nuisances sonores seront réduites pour les riverains.

Informations complémentaires: www.cff.ch/tunnel-de-gleresse.

Calendrier de la réalisation du tunnel de Gléresse

- **De 2013 à 2015:** étude préliminaire (analyse de faisabilité, coûts et avantages des différentes variantes).
- **De 2015 à 2017:** avant-projet (concrétisation des résultats de l'étude, identification et approfondissement de la variante choisie).
- **De 2018 à mi-2020:** mise à l'enquête, projet de construction (aboutissement du projet, publication de la documentation pour consultation) et appel d'offres.
- **De mi-2020 à fin 2025:** marchés de travaux de construction, réalisation.
- **Fin 2025:** mise en service.
- **À partir de 2026:** démantèlement de la ligne actuelle.