

*Communiqué de presse: le Conseil des Etats et Rail 2000/ZEB*

## **La lutte continue pour [www.tunneldegleresse.ch](http://www.tunneldegleresse.ch)**

**Le Comité [www.tunneldegleresse.ch](http://www.tunneldegleresse.ch) est déçu par la décision prise aujourd'hui par le Conseil des Etats. Des constructions essentielles pour le réseau ferroviaire suisse, telles que le tunnel CFF à double voie à Gléresse, sont à nouveau reléguées dans la file d'attente. Cette décision a pour conséquence une flagrante insuffisance de capacité sur la ligne du pied du Jura, et elle empêche une extension pourtant urgente de l'offre, notamment l'introduction de la cadence à la demi-heure sur l'ensemble du réseau principal.**

Le Comité [www.tunneldegleresse.ch](http://www.tunneldegleresse.ch) constate que le Conseil des Etats refuse d'entendre les arguments en faveur des améliorations urgentes et nécessaires du réseau ferroviaire de Suisse occidentale. Différentes constructions planifiées au milieu des années 80 et approuvées il y a plus de 20 ans lors de la votation populaire sur RAIL 2000, viennent à nouveau d'être reléguées dans la file d'attente. L'approbation, par le Conseil des Etats, de la variante proposée par la majorité de la commission, met les options d'extension en concurrence avec de nombreux autres projets ferroviaires. Sont concernés en priorité les aménagements sur la ligne Genève-Bâle via Lausanne et Delémont (troisième voie entre Renens et Allaman, tunnel de Gléresse, points de croisement entre Bienne et Bâle via Delémont) ainsi que le tunnel du Lötschberg.

### ***Le tunnel de Gléresse, exemple type***

La ligne du pied du Jura est l'axe principal est-ouest du transport de marchandises par le rail, et l'un des deux axes principaux reliant le Plateau au lac Léman. Plus de 250 trains Intercity, régionaux et marchandises circulent chaque jour sur le tronçon proche de Gléresse, le dernier à une seule voie entre le lac de Constance et le lac Léman. Seule la construction du tunnel CFF de deux kilomètres à double voie à Gléresse peut supprimer l'insuffisance de capacité existante, et permettre l'introduction de la cadence à la demi-heure. Faire sauter ce verrou sur la rive gauche du lac de Bienne permettra de résoudre le problème de l'insuffisance de capacité déjà patente à l'heure actuelle, et les effets se répercuteront sur la stabilité des horaires de l'offre ferroviaire entre la Suisse alémanique et la Suisse romande.

Le tunnel CFF à double voie est d'une urgente nécessité et dans l'intérêt de l'ensemble de la Suisse. Il est impensable que les dépassements de coûts du tunnel du Gothard retardent pour des décennies les investissements urgents et nécessaires à consentir pour les infrastructures ferroviaires du Plateau et du pied du Jura. Le Comité [www.tunneldegleresse.ch](http://www.tunneldegleresse.ch) s'engage aux côtés de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO) et de l'association OUESTRAIL, en faveur d'infrastructures ferroviaires performantes, également en Suisse romande.

A votre disposition pour de plus amples informations:

Ruedi Hartmann, association seeland.biel/bienne, tél. 031 388 60 64  
Peter Moser, co-président: du Comité, tél. 079 206 20.66

*Diffusion : 3 juin 2008*