

Communiqué de presse

«Gléresse : le goulet d'étranglement des CFF sur l'axe est-ouest»

Chaque jour, 250 trains Intercity, régionaux et marchandises empruntent le seul tronçon à voie unique entre le lac de Constance et le lac Léman, et ce tronçon CFF est celui de Gléresse. Ce goulet d'étranglement empêche le développement d'une offre optimale sur la ligne du pied du Jura, et il a des incidences directes sur la stabilité des horaires. «Ce véritable goulet d'étranglement doit être supprimé et le tunnel à double voie de deux kilomètres de long à Gléresse doit être intégré à l'offre de base du programme ZEB» demande instamment le Comité www.tunneldegleresse.ch qui tenait conférence de presse aujourd'hui. Ce Comité est constitué de représentantes et représentants des cantons du pied du Jura.

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 à la Suisse romande. Chaque jour, quelque 250 trains Intercity, régionaux et marchandises empruntent le seul tronçon à voie unique entre le lac de Constance et le Lac Léman, en l'occurrence le tronçon CFF de Gléresse. Ce goulet d'étranglement empêche le développement d'une offre optimale sur la ligne du pied du Jura, et il a des incidences directes sur la stabilité des horaires. C'est ainsi que des trains de voyageurs ou de marchandises sont quotidiennement contraints à l'arrêt sur ce tronçon à une seule voie, pour attendre les convois en retard arrivant en sens inverse. Tenir la cadence horaire à la demi-heure du trafic régional entre Bienne et Neuchâtel est impossible. En raison de la capacité insuffisante de ce tronçon, le tribunal arbitral a été saisi par deux fois, avant qu'à la dernière minute une solution de compromis puisse être trouvée pour le trafic régional et le trafic marchandises. En outre, une cadence horaire à la demi-heure pour le trafic des grandes lignes entre Bienne et Lausanne est également impossible pour des raisons de capacité, et il est probable qu'à long terme, le transport régional de marchandises entre Bienne et Neuchâtel passe du rail à la route, sur le réseau routier déjà surchargé de l'agglomération de Bienne.

Dans l'intérêt bien compris de toute la Suisse

En 2004, dans le cadre du «plan directeur de la rive gauche du lac de Bienne», le canton, la région, les communes, les CFF et les associations pour la protection de l'environnement sont tombés d'accord sur un concept prévoyant un tunnel ferroviaire à double voie de 2 km de long, parallèle au tunnel routier existant. Le coût de ce projet est estimé à 150 millions de francs, respectivement à 200 millions de francs en cas de construction de deux galeries séparées. Une liaison par bus est prévue pour remédier à la suppression de la gare de Gléresse. Une solution consolidée est donc prête et elle serait réalisable dans un délai d'environ 7 ans si son financement était assuré.

Le projet de la Confédération pour le développement des infrastructures ferroviaires (ZEB), qui se trouve actuellement en procédure de consultation, est très fortement orienté vers des réflexions de politique financière, dans lesquelles les buts visés par la politique des transports ne trouvent pas leur compte. C'est la seule explication au fait que la Confédération propose, pour les 25 prochaines années, une offre qui présente de nombreuses insuffisances. Et c'est bien de cette manière que le problème du goulet d'étranglement sur l'axe est-ouest au bord du lac de Bienne est contourné.

Le projet ZEB ne fait pas mention de cadences horaire à la demi-heure pour les trains du pied du Jura en direction de Lausanne ni de liaisons à la demi-heure pour Bâle, et les correspondances à Zurich sont partiellement ratées. Un remplacement du trafic régional actuel par l'augmentation du trafic marchandises est en outre prévisible.

Une analyse des options d'extension ZEB montre que la construction du tunnel de Gléresse constitue une condition pour l'amélioration de l'offre ferroviaire entre Lausanne et Bienne, Bienne et Zurich / Bâle, ainsi que Bâle et Berne. De telles options d'extension ont été élaborées dans le cadre de l'optimisation du projet ZEB. L'une d'entre elles prévoit les cadences horaire à la demi-heure demandées par les cantons pour le trafic des grandes lignes du pied du Jura entre Bienne et Lausanne, et envisage une nette accélération des trains de marchandises entre les gares de triage de la vallée de la Limmat et de Lausanne. Cette option renforce la compétitivité du transport des marchandises par le rail. Et l'élément-clé de cette option de développement est le tunnel à double voie à Gléresse.

Comblent la lacune de double voie à Gléresse ne serait pas répondre simplement à un vœu, mais tenir compte des intérêts de l'ensemble de la Suisse. Le Comité www.tunneldegleresse.ch, constitué de représentants des cantons du pied du Jura, des communes concernées de la rive gauche du lac de Bienne ainsi que de la région seeland.biel/bienne, demande instamment que ce problème de capacité soit résolu et que le tunnel à double voie de 2 km à Gléresse figure dans l'offre de base ZEB.

Vous trouverez d'autres informations sur le goulet d'étranglement CFF de la rive gauche du lac de Bienne dans la brochure ci-jointe ou sur www.tunneldegleresse.ch.

La CoPrésidente et les CoPrésidents répondront très volontiers à vos questions:

Pour le Comité

Didier Burkhalter, conseiller national, Neuchâtel	(079 / 406 73 29)
Kurt Fluri, conseiller national, Soleure	(032 / 626 92 01)
Hans Stöckli, conseiller national, Berne	(032 / 326 11 03)
Béatrice Simon, présidente de l'Association seeland.biel/bienne	(078 / 646 16 05)
Peter Moser, député, Bienne	(032 / 329 13 30)

Pour les questions relative à l'initiative parlementaire, veuillez vous adresser à:

Rudolf Joder, conseiller national, Berne	(032 / 819 50 15 ou 079 / 819 53 08)
--	---

Publication: 18 mai 2007