

Communiqué aux médias

Gléresse: Le goulet d'étranglement CFF au Lac de Bienne

L'unique tronçon ferroviaire à une seule voie entre le lac de Constance et le lac Léman, le tronçon de Gléresse, est un véritable goulet d'étranglement. Ce goulet affecte non seulement la fiabilité de l'horaire mais aussi l'évolution de l'offre sur la ligne du pied du Jura. De plus, le paysage et la population souffrent d'importantes nuisances phoniques et de vibrations inhérentes à l'actuelle infrastructure du rail. Les habitants des communes concernées de la rive gauche du Lac de Bienne sont vivement déçus que le Conseil fédéral n'ait pas inscrit le tunnel ferroviaire de Gléresse à son programme ZEB afférent au développement des projets ferroviaires. La population est bien déterminée - nous continuerons de lutter !

L'élimination de ce tronçon de ligne CFF à voie unique n'est non seulement un souhait largement motivé mais constitue aussi une solution d'intérêt national. La population n'en est que plus désappointée de constater que le Conseil fédéral n'ait pas inscrit le tunnel ferroviaire de Gléresse à son programme de base ZEB afférent au développement des projets ferroviaires. Lors d'une manifestation publique d'information et de protestation, des représentants des milieux de la politique, de l'administration et des CFF se sont exprimés face aux critiques de la population. Les invités suivants y ont participé : Madame la Conseillère d'Etat Barbara Egger-Jenzer, directrice de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne, les conseillers nationaux Messieurs Rudolf Joder de Belp et Hans Stöckli de Bienne, Monsieur Félix Gerber de la Division infrastructure des CFF, Monsieur Markus Liechti, collaborateur scientifique de l'Office fédéral des transports, Madame Béatrice Simon, membre du Grand conseil et présidente de l'Association seeland.biel/bienne ainsi que Monsieur Peter Moser, membre du Grand conseil du canton de Berne. Les débats à la table ronde qui s'en suivit étaient modérés par Madame Catherine Duttweiler, rédactrice en chef du Bieler Tagblatt.

Problèmes de capacités dans l'horaire - cadence à la demi-heure exclue

La ligne du pied du Jura constitue le premier axe est-ouest du trafic ferroviaire marchandises entre le Plateau Central et la Suisse romande. Chaque jour, quelque 250 trains intercity, trains régionaux et trains de marchandises empruntent l'unique tronçon ferroviaire à une seule voie entre le Lac de Constance et le Léman, le tracé CFF à Gléresse. Ce goulet interdit le développement optimal de l'offre sur la ligne du pied du Jura et affecte inévitablement la fiabilité de l'horaire. Ainsi, des trains de voyageurs et de marchandises doivent stopper chaque jour devant le tronçon à voie unique, pour laisser passer des trains retardés venant en sens inverse. De cette façon, toute cadence normale à la demi-heure est exclue dans le trafic régional entre Bienne et Neuchâtel; de plus, Gléresse et le funiculaire du Plateau de Diesse ne peuvent être desservis qu'une seule fois toutes les heures.

Cependant, le goulet de Gléresse affecte aussi directement le paysage et la population touchée. Le village vigneron de Gléresse et les hameaux avoisinants - tous symboles d'un patrimoine unique et à juste titre protégé - souffrent de nuisances phoniques excessives et de vibrations, les trains circulant à quelques mètres seulement des maisons d'habitation, de l'école et de la rive. Pas moins de trois passages à niveau amplifient encore les risques sur ce tronçon à une seule voie. Ainsi, la barrière au hameau de Bévesier reste fermée chaque jour jusqu'à 8 heures de temps. L'accès et le passage sont dangereux et comportent de gros risques d'accidents sur la route cantonale. Les barrières fermées, tout accès à Bévesier est coupé.

La double voie - un objectif prioritaire !

Ce goulet inouï doit enfin être éliminé. À cet effet, le comité www.ligerztunnel.ch a été constitué, et il est formé de délégué(e)s des cantons du pied du Jura, des communes concernées de la rive gauche du Lac de Bienna ainsi que de l'Association seeland.biel/bienne. Ce comité exige que ce problème de capacités soit résolu et que le tunnel à double voie à Gléresse, de 2 km de long, soit inscrit au programme de base ZEB. Selon le comité, le projet ZEB serait lié dans une très large mesure à des considérations de politique financière, qui se fonderaient en particulier sur les reliquats de moyens figurant encore au fonds affecté au financement des transports publics. Les objectifs visant à développer la politique des transports risquent ainsi d'en être affectés. Il est indéniable que jusqu'à ce jour, on a délibérément écarté dans la planification le goulet d'étranglement sur l'axe est-ouest au Lac de Bienna.

Cet objectif de la réalisation rapide d'un tunnel à double voie est aussi visé par Monsieur le Conseiller national Rudolf Joder. Par une initiative parlementaire y relative, déposée en mars 2007, il demande avec l'appui de 22 députés et collègues co-signataires la réalisation à double voie de ce tronçon ferroviaire. La construction de la double voie à Gléresse constitue une mesure d'assainissement urgente, selon les motifs justifiant l'intervention de Monsieur Rudolf Joder. Les innombrables problèmes et nuisances ne sauraient être tolérés plus longtemps, une intervention rapide est impérative.

Inscription au programme ZEB ou mesure d'assainissement: La population de Gléresse et des communes avoisinantes continuera de lutter jusqu'à ce que la ligne à double voie soit réalisée et le goulet d'étranglement au Lac de Bienna enfin éliminé.

Publié le 14 juin 2007

Informations complémentaires:

Au terme de cette manifestation d'information, Messieurs Matthias GEBEL, contacts aux médias, tél. 079 / 689 64 13 ainsi que Marcel MARTIN, Président du Comité d'initiative pour les tunnels ferroviaire et routier de Gléresse, tél. 079 / 325 91 42, sont volontiers à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

www.tunneldegleresse.ch