

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 175-2014
Type d'intervention: Postulat
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2014.RRGR.900

Déposée le: 02.09.2014

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Oui
Déposée par: DEPU (Zuber, Moutier) (porte-parole)

Cosignataires: 13

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 90/2015 du 28 janvier 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption**



Pérennité de la ligne ferroviaire Moutier-Soleure

En collaboration avec les partenaires publics et privés concernés, le Conseil-exécutif entreprend toutes démarches utiles en vue d'assurer la pérennité de la ligne ferroviaire Moutier-Soleure.

Développement

Dans une résolution adressée récemment au Conseil-exécutif, au Conseil du Jura bernois, à la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois et à la Députation, les exécutifs des communes de la Prévôté (Moutier et sa couronne) en appellent aux partenaires concernés afin que tout soit entrepris en vue du maintien de la ligne ferroviaire liant les villes de Moutier et Soleure via le tunnel du Weissenstein. Les représentants de ces communes soulignent en particulier les arguments suivants.

- Cette ligne constitue un lien important entre les communes du Grand Val et la ville de Moutier.
- Elle met la région de la Prévôté en connexion avec la vallée de Tavannes, avec le Plateau suisse, via le tunnel de Granges, et avec le canton du Jura par la ligne CFF Bâle-Bienne.

- Ce tronçon établit surtout une liaison directe entre Moutier et la ville de Soleure, entre la chaîne jurassienne et le Plateau suisse à travers la frontière des langues.
- L'itinéraire de transport public qui emprunte cette voie est le plus court pour rejoindre l'aéroport de Zurich.
- Cette voie constitue une jonction entre les lignes ICN Bâle-Olten-Bienne et Bâle-Delémont-Bienne. Elle peut se substituer à une des lignes principales si l'une de celles-ci devait être coupée par un événement majeur tel qu'une catastrophe naturelle.
- D'un point économique, en général, et touristique, en particulier, cette ligne contribue à l'attractivité des régions qu'elle dessert et traverse.
- Une suppression de cette ligne induirait un affaiblissement du réseau régional qui pourrait corollairement se traduire par une remise en question des lignes voisines.

La Députation fait sien cet argumentaire et attend un soutien politique déterminé du Conseil-exécutif pour le maintien de cette ligne ferroviaire. La Députation considère à ce stade des réflexions que la solution alternative envisagée consistant en une mise hors service du tunnel du Weissenstein avec l'introduction supplétive d'un service de bus ne constituerait qu'un pis-aller puisqu'elle supprimerait un lien direct entre l'Arc jurassien et le Plateau ; ce qui serait préjudiciable pour ces deux régions du pays.

Réponse du Conseil-exécutif

Cette ligne BLS assure la liaison entre Moutier et Soleure via le tunnel du Weissenstein. Ce tunnel, qui constitue le principal ouvrage d'art de la ligne, doit être rénové dans la prochaine décennie. Le BLS estime à 170 millions de francs environ les coûts de rénovation nécessaires à la poursuite de l'exploitation pour 50 années supplémentaires.

La ligne Moutier-Soleure est importante pour la desserte de la région de la Prévôté par les transports publics, et permet un accès direct et attractif à la région de Soleure et au Plateau suisse. Elle contribue également au développement de la région et à l'essor du tourisme. Dans le domaine du trafic marchandises, elle revêt une importance locale pour la desserte du dépôt de ma-zout de Crémines (BE).

Le tunnel est emprunté en moyenne par 530 voyageurs par jour ; sur les 240 voyageurs en provenance du canton de Berne, la moitié se rend de Moutier à Soleure, et pourrait donc opter pour un trajet en trafic grandes lignes via Bienne ; le voyage est plus cher mais sa durée est quasi identique. A partir de décembre 2015, cette liaison via Bienne sera assurée à une cadence semi-horaire. Entre Moutier et Soleure, les trains circulent à la cadence horaire, et sont commandés par la Confédération, le canton de Soleure et le canton de Berne. Le taux de couverture des coûts est l'un des plus bas des lignes ferroviaires du canton de Berne ; il se situe au niveau des exigences minimales de l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (20 %).

En s'appuyant sur une étude élaborée sous sa responsabilité, et à laquelle ont participé les cantons ainsi que la Conférence régionale des transports (CRT) Bienne-Seeland-Jura bernois, l'Office fédéral des transports (OFT) est parvenu à la conclusion que compte tenu des coûts im-

portants et de l'utilité modeste, une rénovation du tunnel était peu justifiée. La faisabilité de différentes variantes de desserte doit être analysée plus en détail en 2015, sous la conduite du canton de Soleure. L'objectif de cette réflexion sera de déterminer quelle offre est la plus judicieuse et la plus efficace. La décision définitive quant au maintien de la ligne ferroviaire ne sera prise qu'après cet examen global de la situation.

Le canton de Berne continuera à s'engager pour une desserte en transports publics aussi attractive que possible de cette région ; en ce sens le Conseil-exécutif propose l'adoption de ce postulat.

Au Grand Conseil