

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 210-2015
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.864

Déposée le: 04.09.2015

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: du
Direction:
Classification: —
Proposition du
Conseil-exécutif:



Avenir d'une liaison ferroviaire directe entre Zweisimmen et Interlaken-Est

En février 2015, le Conseil-exécutif bernois a approuvé une subvention cantonale de 1,21 million de francs en faveur de la rampe de changement d'écartement qui doit être aménagée à la gare de Zweisimmen. Cette rampe permettra, dès 2018, d'utiliser les mêmes wagons de voyageurs sur les voies à écartement métrique du MOB et sur les voies à écartement normal du BLS.

Cette solution a pour mérite d'éviter aux pendulaires et aux touristes en provenance de Montreux, du Pays-d'Enhaut, de Montbovon et du Pays de Gessenay qui veulent rejoindre le Simmental, Spiez ou encore Interlaken de devoir changer de train à Zweisimmen.

Dans le communiqué de presse qu'il a publié le 12 février 2015 à ce sujet, le Conseil-exécutif fait remarquer à juste titre qu'une liaison ferroviaire directe entre Interlaken et le lac Léman est très importante pour le tourisme dans l'Oberland bernois. Ces propos sont très pertinents.

Le développement économique et social d'une région ou d'un pays dépend de nombreux facteurs. La qualité des voies de communication routières et ferroviaires figure incontestablement parmi eux.

L'Oberland bernois est l'un des plus beaux endroits de Suisse et même du monde. Il a connu une accélération de son développement au XIX^e siècle grâce à un engouement nouveau pour les paysages grandioses et par le biais des activités touristiques qui ont accompagné cet enthousiasme durable.

L'aménagement d'infrastructures ferroviaires performantes a grandement contribué à l'épanouissement de la vocation touristique de l'Oberland. Pour ne citer que ces deux exemples, la ligne du MOB (Montreux – Oberland bernois) inaugurée en 1905 et le majestueux accès ferroviaire au Jungfrauoch (Top of Europe) dès 1912 ont permis à des millions de personnes de Suisse et du monde entier de découvrir l'Oberland bernois.

Ces magnifiques réalisations n'empêchent pas de faire encore mieux. A cet égard, nous estimons que si la possibilité qu'auront les trains de relier directement Interlaken-Est à Montreux dès 2018 est une solution ingénieuse acceptable à court terme, elle ne constitue pas une solution idéale à plus long terme.

A l'horizon 2030, des trains nombreux circulant sur une voie métrique entre la Riviera vaudoise, Gstaad, Spiez, Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen, Meiringen et Lucerne ne pourraient que contribuer davantage encore au développement du tourisme et à l'économie générale de l'Oberland et de notre canton que la solution retenue de la rampe de changement d'écartement à Zweisimmen.

Nous saluons l'engagement du Conseil-exécutif dans le projet d'aménagement d'une rampe d'écartement à Zweisimmen mais le prions néanmoins de nous dire :

1. si, de son point de vue, la rampe qui permettra d'utiliser les mêmes wagons de voyageurs sur les voies à écartement métrique du MOB et sur les voies à écartement normal du BLS ne va pas conduire à l'abandon définitif du magnifique projet d'aménagement d'une voie métrique entre Zweisimmen et Interlaken-Est ;
2. si les trains qui circuleront de Montreux à Interlaken-Est pourront également rejoindre Grindelwald, Lauterbrunnen ou encore Lucerne par le Brünig.