

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 079-2015
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.289

Déposée le: 16.03.2015

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: 734/2015 du 10 juin 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Calendrier de réalisation du doublement de la voie ferrée CFF entre Gléresse et Douanne

Le 9 février 2014, le peuple et les cantons ont largement accepté l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) par le biais d'une modification de la Constitution. Le 21 juin 2013, les Chambres fédérales ont donné leur aval à l'arrêté sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Cet arrêté prévoit en son article 1, alinéa 2, lettre d, une extension des capacités entre Gléresse et Douanne par un doublement de la voie ferrée en tunnel. Les bases légales pour la réalisation de ce projet sont ainsi acquises.

L'acceptation par le peuple et les cantons de l'arrêté fédéral FAIF permettra de financer à long terme le développement et l'entretien des infrastructures ferroviaires de notre pays. Il est heureux que le doublement de la voie ferrée entre Gléresse et Douanne ait été intégré dans l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure. Le doublement de cette voie ferrée et sa mise sous tunnel permettront de supprimer le dernier tronçon à voie unique (1,8 km) de la ligne Genève – Lausanne – Neuchâtel – Bienne – Soleure – Zurich – St-Gall / Romanshorn. La ligne du Pied du Jura constitue l'épine dorsale du trafic intérieur des marchandises. Par ailleurs, avec le doublement de cette voie ferrée, 14 trains pourront circuler toutes les heures entre Bienne et Neuchâtel (deux trains trafic longue distance (ICN), deux trains régionaux et trois trains marchandises dans chaque sens). Ce projet entraînera encore des améliorations de

correspondance pour les personnes qui empruntent les lignes ferroviaires La Chaux-de-Fonds – Sonceboz – Bienne, Moutier – Tavannes – Bienne et Moutier – Granges Nord – Bienne en direction de la Suisse romande.

Outre qu'elles favoriseront la planification et l'organisation du trafic ferroviaire, ces perspectives contribueront au développement du Jura bernois, de Bienne et du Seeland. Les acteurs politiques et économiques ainsi que la population de cette région se réjouissent de la réalisation de ce projet. Mais toutes ces personnes s'intéressent aussi – et vivement ! – au calendrier qui présidera à sa mise en œuvre.

Nous prions dès lors le Conseil-exécutif de nous dire

1. s'il connaît déjà le calendrier de concrétisation de ce projet,
2. et, si c'est le cas, d'informer le Grand Conseil sur ses principales étapes procédurales et techniques.

Réponse du Conseil-exécutif

1. Depuis le début de l'année 2014, les CFF clarifient, dans le cadre d'une étude d'objet, la faisabilité technique de différentes variantes tout en tenant compte des aspects liés à la protection du paysage. Les services fédéraux, cantonaux, régionaux et communaux sont associés depuis lors au traitement des différentes variantes envisagées. Le calendrier est connu.
2. Le calendrier actuel prévoit que le choix de la variante sera arrêté d'ici à la fin de l'année 2015. L'avant-projet sera établi entre 2016 et 2017 et le projet de construction entre 2018 et 2020. La procédure d'approbation des plans selon le droit fédéral est prévue entre 2018 et 2019. Il est possible que les travaux démarrent vers l'été 2020. La durée du chantier étant d'environ 5 à 6 ans, il faut tabler, à l'heure actuelle, sur une mise en service qui aura lieu au plus tôt à la fin de 2025.

Au Grand Conseil