



Intervention parlementaire

N° de l'intervention :

010-2024

Type d'intervention :

Motion

Motion ayant valeur de directive :

☐

N° d'affaire :

2024.RRGR.27

Déposée le :

04.03.2024

Motion de groupe :

Non

Motion de commission :

Non

Déposée par :

Günthör (Erlach, UDC) (porte-parole)
Cattaruzza (Nidau, PVL)
Grupp (Biel/Bienne, Les VERT-E-S)
Bohnenblust (Biel/Bienne, PLR)
Stotzer-Wyss (Büren an der Aare, PEV)
Hess (Nidau, PLR)
Messerli (Nidau, PEV)
Saïd (Biel/Bienne, PS)
Gerber (Detligen, UDC)
Bütikofer (Lyss, PS)
Gerber (Schüpfen, Le Centre)
Bühler (Romont BE, Le Centre)
Schneider (Biel/Bienne, UDC)
Schori (Wiler bei Seedorf, UDC)
Pauli (Nidau, PLR)
Junker Burkhard (Lyss, PS)
Stampfli (Nidau, PVL)
Martin (Gerolfingen-Täuffelen, UDF)

Cosignataires :

1

Urgence demandée :

Oui

Urgence accordée :

Oui07.03.2024

N° d'ACE :

du

Direction :

Direction des travaux publics et des transports

Classification :

-

Proposition du Conseil-exécutif :

Sélectionner

Maintenir dans les deux sens le rattachement de Gléresse aux transports publics

Le Conseil-exécutif est chargé de garantir les points suivants :

1.

La halte ferroviaire de Gléresse doit rester en service jusqu'à l'ouverture du tunnel CFF.
2.

À défaut, le train doit continuer de desservir Gléresse aux heures de pointe du trafic pendulaire au moins, jusqu'à ce que le tunnel ferroviaire soit mis en service.
3.

Dans le cas où la gare de Gléresse serait démantelée avant l'ouverture du tunnel ferroviaire, la desserte du bus de remplacement devra être assurée dans les deux sens, soit Douanne-Tüscherz et en direction de La Neuveville, tel que requis lors de la procédure régionale de participation. Il s'agit donc de garantir que les résultats de la procédure de participation de la population et les remarques des assemblées communales sont bien pris en compte. Si une autre variante est choisie, ces points doivent être mis en œuvre au préalable.

4. La planification des transports publics durant la phase de construction du tunnel ferroviaire de Gléresse doit tenir compte du mieux possible des besoins des personnes concernées et favoriser le transport, dans les deux directions, des pendulaires vers leur lieu de formation et/ou de travail et des touristes.
5. L'option choisie doit permettre de conserver le Vinifuni, le funiculaire entre Gléresse et Prêles, comme moyen de transport régional.

Développement :

Gléresse est certes un petit village, mais il se situe à la frontière linguistique du canton et la population du Plateau de Diesse y transite quotidiennement pour rejoindre tant Douanne ou Bienne que La Neuveville ou Neuchâtel. Sans compter que Gléresse, avec son fameux funiculaire Vinifuni, son débarcadère et sa gare, demeure un point logistique du lac de Bienne très apprécié par les personnes qui visitent l'île Saint-Pierre, marchent sur le chemin de Compostelle, arpentent les vignes, ou randonnent du Chasseral jusqu'aux gorges de Douanne.

Pourtant la construction du tunnel ferroviaire à double voie par les CFF¹ va bientôt entraîner son lot de changements. C'est pourquoi une solution de transports publics a été cherchée et trouvée dans le cadre d'une procédure de participation.

Dans le Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse², le train sera remplacé par un bus dans les deux sens après l'ouverture du tunnel ferroviaire de Gléresse, ce qui répondrait aux besoins des personnes concernées, du tourisme et de l'économie régionale.

Il va sans dire que la construction du tunnel ferroviaire de Gléresse a malheureusement été retardée de plusieurs années par des litiges juridiques survenus au cours de la procédure d'adjudication. Étonnement, l'Office des transports publics et de la coordination des transports a décidé que la halte ferroviaire de Gléresse serait supprimée dès la fin de l'année 2024, alors que certains points du schéma d'offre mentionné ci-dessus nécessitent des éclaircissements. En effet, il manque encore les horaires précis, et par conséquent des informations importantes relatives aux aménagements à venir de la ligne de bus pour la rive nord du lac de Bienne, notamment aux heures creuses et durant les fins de semaine. Le canton a laissé entrevoir la présentation, d'ici juin 2024, d'un concept de remplacement rapide qui s'écarterait de la version existante.

Le projet de remplacement de la ligne ferroviaire, d'ores et déjà en cours d'élaboration, pourrait être mis en œuvre pour plusieurs années sans participation ordinaire de la population, et les personnes concernées s'y opposent. D'après les informations qui s'échappent régulièrement, l'administration cantonale manque de transparence et procède à l'insu des communes concernées, à savoir Gléresse, Plateau de Diesse, La Neuveville et Douanne-Tüscherz. Elle envisagerait même des variantes qui vont à l'encontre des intérêts des communes qui devraient être impliquées.

Le canton a fait savoir qu'il était prévu de ne remplacer la ligne ferroviaire que dans un sens, en l'occurrence en direction de Douanne. Cela serait acceptable pour quelques mois, mais pas pendant des années (2024 à 2029) comme prévu. De plus, le nouveau portail Est du tunnel ferroviaire³, en construction entre Gléresse et Douanne, se situe à l'endroit le plus étroit du lac de Bienne. La route existante à chaussée unique doit donc être modifiée pour que son tracé passe sous les voies. Il s'agit d'un chantier très complexe, sans réserve de place, avec un trafic

¹ [Doublement de la voie entre Gléresse et Douanne | CFF](#)

² [Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse après la suppression de la halte ferroviaire de Gléresse](#)

³ [Secteur Est : Brunnmühle et Kleintwann](#)

ferroviaire intense, qui engendrera de toute évidence des interruptions aussi longues que nombreuses.

À cela s'ajoute le fait que le tunnel routier existant, c'est-à-dire la voie rapide, est régulièrement fermé en raison de travaux d'assainissement, d'incidents ou d'accidents, ce qui entraîne systématiquement de longs blocages de plusieurs kilomètres et des bouchons dans les deux sens à cause de la chaussée étroite entre Douanne et Gléresse.

D'après certaines informations, le canton serait en train d'étudier la possibilité d'une ligne de bus entre Gléresse et Douanne et d'un itinéraire entre le Plateau de Diesse et Douanne. Cette variante, qui ne saurait convaincre les communes concernées, a également été clarifiée puis rejetée dans le Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne pour plusieurs raisons. D'abord, la route de Lamboing à Douanne est très étroite et sinueuse. Ensuite, il serait peu pratique pour les personnes qui voyagent du Plateau de Diesse vers Neuchâtel de prendre le bus jusqu'à Douanne, puis le train en direction de Neuchâtel. En outre, cette variante désavantagerait également les personnes utilisant les transports publics de Gléresse en direction de l'ouest, puisqu'elles devraient d'abord prendre le bus jusqu'à Douanne, puis le train en direction de Neuchâtel. Enfin, une ligne de bus Plateau de Diesse-Douanne causerait des pertes économiques considérables pour le Vinifuni et menacerait son existence. La question se pose dès lors de savoir pourquoi il ne serait pas possible d'envisager à partir de décembre 2024, outre la ligne Gléresse-Douanne, une autre ligne entre Gléresse et La Neuveville.

L'Office des transports publics et de la coordination des transports est en train de décider, dans ses bureaux, que tout cela ne pose aucun problème à la population concernée. Les bus circuleraient de manière à ce que les correspondances dans les deux directions, vers Bienne et La Neuveville, soient assurées en passant par Douanne. Ce qui n'est aujourd'hui pas possible sans ce grand chantier décrit plus haut, prévu de 2025 à 2029 au portail Est du nouveau tunnel ferroviaire de Gléresse.

Une solution intermédiaire de plusieurs années et insuffisante menacerait l'existence du Vinifuni, affaiblirait la capacité économique des communes lacustres, entraverait le tourisme, perturberait sensiblement les flux de pendulaires et obligerait les personnes concernées à passer des transports publics aux transports privés. De plus, les personnes âgées qui dépendent des transports publics pour se rendre chez leur médecin, aller à la pharmacie et faire leurs achats en direction de La Neuveville seraient dépassées et fortement désavantagées par des transports prévus dans une seule direction.

Les communes de Gléresse, La Neuveville, Plateau de Diesse et Douanne-Tüscherz ont proposé des solutions. Au lieu d'opter pour des alternatives temporaires, le Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse, déjà bien avancé, pourrait être mis en œuvre partiellement et introduit dès décembre 2024 avec une ligne de bus non seulement entre Gléresse et Douanne, comme le prévoit le canton de Berne, mais aussi une autre entre Gléresse et La Neuveville.

Conclusion :

Le Conseil-exécutif est chargé d'œuvrer dans le cadre de ses compétences à une recherche de solutions orientée sur les besoins de la population concernée. Il faut épargner aux personnes tributaires des transports publics, c'est-à-dire les pendulaires, les élèves, la population résidente plus âgée et les touristes, une vision et un souvenir des vignobles aux alentours de Gléresse qui rimerait avec des goulots d'étranglement routiers, des années durant, par manque de liaisons ferroviaires. Gléresse doit rester un pont entre les frontières linguistiques, une porte d'entrée dans le Jura et un point d'accès à l'île Saint-Pierre. Pour ce faire, nul besoin de redoubler d'efforts : il suffirait de conserver la halte ferroviaire de Gléresse jusqu'à la fin de la

construction du tunnel et/ou d'assurer la ligne de bus de remplacement dans les deux sens, comme promis lors de la procédure de participation. Les effets positifs seraient conséquents, tant pour les régions concernées que pour les personnes qui s'y déplacent.

Annexe :

Schéma du portail Est avec le lac de Biemme représenté en gris sur le bas de l'image. La double voie ferroviaire passera par le portail du futur tunnel ferroviaire de Gléresse et le tracé de la route étroite existante passera sous les voies. La population concernée est d'avis que ces aménagements iront certainement de pair avec des interruptions du trafic. C'est pourquoi elle ne comprend pas et rejette la planification d'un raccordement de Gléresse aux transports publics uniquement par ce chantier.



Illustration du portail Est du tunnel ferroviaire de Gléresse

Motivation de l'urgence : l'Office des transports publics et de la coordination des transports prévoit de prendre d'ici au mois de juin 2024 une décision quant à la solution de remplacement du train pour Gléresse et de la communiquer dans le même temps. Il est à craindre que cette décision aille à l'encontre de la population concernée, que les communes affectées ne soient pas associées de manière adéquate à la prise de décision et que celle-ci ait des répercussions négatives importantes sur la région, le tourisme et la situation des transports publics avec un transfert au transport privé. Pour éviter cela, il faut traiter cette question au plus vite.

Destinataire

– Grand Conseil