

Le tunnel du Weissenstein sera assaini

► **La lumière pointe enfin** au bout du tunnel du Weissenstein et plus globalement de la ligne ferroviaire Moutier-Soleure, menacée de fermeture par l'Office fédéral des transports (OFT).
 ► **Après plus de deux ans d'incertitudes et d'études**, l'OFT a mis fin au suspense hier en donnant son feu vert à l'assainissement du tunnel pour 85 millions de francs, ouvrant la voie à l'exploitation du tronçon pour les 25 prochaines années.

La compagnie BLS pourra continuer d'exploiter la ligne ferroviaire Moutier-Soleure. L'Office fédéral des transports a donné son feu vert hier aux travaux d'assainissement du tunnel pour un montant de 85 millions de francs, à être menés entre 2020 et 2022.

Cette décision met fin à un suspense de plus de deux ans. À l'été 2014 en effet, on apprenait que la Confédération s'interrogeait sur l'opportunité de maintenir la liaison ferroviaire Moutier-Soleure, en raison des importants investissements (on parlait alors de 170 millions) qu'impliquait la nécessaire mise aux normes du tunnel du Weissenstein. La possibilité de remplacer la ligne par un service de bus avait notamment été avancée, d'autant que la fréquentation de la ligne (500 usagers par jour) était jugée faible.

Large mobilisation

La perspective de voir la ligne Moutier-Soleure disparaître avait immédiatement provoqué un large mouvement d'opposition. Si le canton de Soleure s'est dès le départ positionné en chef de file de la lutte (la suppression de la ligne aurait particulièrement isolé les habitants des communes du Thal en leur imposant des détours considérables pour rejoindre Soleure), la région jurassienne lui a rapidement emboîté le pas.



Outre l'assainissement du tunnel (85 millions), des travaux de modernisation du tronçon Moutier-Soleure (notamment des gares) seront également menés, évalués à 100 millions supplémentaires. ARCHIVES

À commencer par les anciens maires de Moutier Maxime Zuber et de Crémines Jean-Claude Chevalier, qui avaient mis en avant l'importance de cette ligne reliant Moutier et le Grand Val et offrant de surcroît une liaison directe entre la chaîne jurassienne et le Plateau suisse.

Sur le plan politique, la Députation francophone au Grand Conseil bernois – emmenée par Maxime Zuber – mais aussi l'Assemblée interjurassienne, des députés au Parlement jurassien, la Conférence des maires du Jura bernois, le législatif de Moutier ou encore le conseiller aux États jurassien et président d'Ouestrail Claude Hêche avaient tour à tour manifesté leur soutien à cette ligne centenaire. Une pétition de l'association Transports et Environnement pour l'assainissement du tunnel et le maintien de la ligne avait par ailleurs réuni plus de 17 000 signatures.

Solution intermédiaire

Un engagement et des actions qui ont porté leurs fruits. Dans son communiqué diffusé hier, l'OFT relève en effet que si une fermeture du tunnel et la mise en place de nouvelles liaisons par bus se seraient révélées

plus rentables, «les préoccupations des régions concernées l'ont emporté sur les réflexions d'ordre économique».

La Confédération a toutefois opté pour une solution intermédiaire. Ainsi, on ne parle désormais plus de 170 millions (coût de l'assainissement complet du tunnel qui aurait permis son exploitation pour 50 ans) mais de 85 millions, ce qui ouvre la voie à une exploitation d'une durée de 25 ans. Les travaux se limiteront ainsi au strict nécessaire: la voûte du tunnel ne sera par exemple pas assainie sur toute la longueur, précise la compagnie BLS. Pas de quoi toutefois ternir la joie des acteurs impliqués dans le dossier.

Enclavement évité

«C'est un jour de joie. L'OFT a compris qu'il n'y avait pas d'alternative à l'assainissement du tunnel. La population et les politiciens ont montré leur attachement à cette ligne. Nous avons aussi mené beaucoup d'actions de lobbying», commentait hier Stefan Müller-Altermatt, conseiller national soleurois et président du comité pour le maintien du tunnel du

Weissenstein, dont la ville de Moutier est membre.

«C'est une belle nouvelle pour le Grand Val. C'était important qu'on ne nous enclave pas encore davantage qu'on ne l'est déjà, a réagi Carole Ristori, maire de Crémines. J'espère maintenant que des efforts seront faits pour promouvoir cette liaison, qui a la capacité de désengorger les lignes principales passant par Bienne et Granges.»

De son côté, Claude Hêche se réjouit d'une décision conforme au principe selon lequel les programmes de développement des infrastructures doivent tenir compte de toutes les régions. «Lors de mes interventions, j'ai insisté sur la nécessité de procéder à l'entretien des infrastructures même là où la fréquentation est moins élevée que sur les grands axes. La ligne Moutier-Soleure revêt un intérêt non seulement économique, mais aussi touristique, avec notamment la télécabine du Weissenstein. Elle est aussi importante pour le Jura car elle offre de la clientèle et une attractivité supplémentaire. C'est aussi un pas de plus dans le combat que nous menons pour rétablir la situation antérieure avec des liaisons directes entre Bâle, Delémont, Moutier et le bassin lémanique», note-t-il.

En faire la «ligne la plus cool de Suisse»

Reste que la lutte ne s'arrête pas là. Car, prévient l'OFT, il attend désormais des cantons concernés qu'ils «veillent à ce qu'une offre attrayante justifie cet important investissement». Un défi que le canton de Soleure s'est dit prêt à relever avec les cantons de Berne et du Jura et les instances touristiques. Le comité de soutien du tunnel du Weissenstein continuera également d'être actif et travaillera à des projets pour améliorer l'attractivité de la ligne, annonce Stefan Müller-Altermatt. «Notre mission, désormais, est de faire en sorte que la ligne ferroviaire Moutier-Soleure devienne la plus cool de Suisse!»