



Prise de position au sujet de l'étude approfondie Tunnel du Weissenstein

La preuve de l'importance du tunnel du Weissenstein en termes de politique des transports est apportée d'une manière convaincante par l'étude, et nous nous en réjouissons. La fermeture du tunnel aurait de graves inconvénients, qui ne sauraient être compensés par un système de bus. L'étude est importante et précieuse pour les étapes à venir. Cependant, elle devrait encore être complétée en raison de la situation initiale légale.

1. La mission de contrôle légale n'est que partiellement et insuffisamment prise en compte dans l'étude

Selon l'art. 19a OCFIF (Ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire) en lien avec l'art. 31, al. a LTV (Loi sur le transport de voyageurs), il faut également tenir compte des éléments suivants :

- obligations relevant de la politique régionale, notamment les besoins du développement économique des régions périphériques et des régions de montagne ;
- questions de politique d'aménagement du territoire ;
- questions de protection de l'environnement ;
- questions relatives aux personnes handicapées.

Ces critères ne sont pas mentionnés ou seulement très sommairement (p. ex. sous les notions « aspects de protection de l'environnement » ou « inconvénients » pour le tourisme et la qualité du cadre). Ce que signifierait vraiment la fermeture du tunnel pour le développement de la région de Thal et le projet global Weissenstein, n'est pas étudié. On se limite aux répercussions techniques sur le plan du trafic et des horaires. Ceci n'est pas pertinent au sens de la loi. Il faut accorder davantage de crédit notamment aux obligations relevant de la politique régionale et de la politique d'aménagement du territoire en fonction de leur importance, et les intégrer dans l'évaluation globale. Le canton dispose pour ce faire de suffisamment de documents. S'agissant du Weissenstein en tant que région touristique et zone récréative de proximité, il faut surtout mieux prendre en compte le développement à long terme (rénovation et extension de la maison de cure).



2. Le facteur rentabilité est surestimé et opposé à tort uniquement au critère « qualité de l'offre » sans pondération en tant qu'ordre de grandeur fixe

Ceci n'est pas conforme aux dispositions légales. Parallèlement à d'autres facteurs (desserte de base appropriée, obligations relevant de la politique régionale, etc.), la rentabilité doit être prise en compte (art. 19a OCFIF). Les termes de l'ordonnance traduisent une certaine équivalence des critères. Or, il ne s'agit pas d'une « étude de rentabilité », comme il est injustement question dans l'introduction de l'étude et à d'autres endroits. L'objet de la mission est l'évaluation complète basée sur tous les paramètres déterminants. La rentabilité est l'un de ces paramètres, qu'il convient de prendre en compte comme tous les autres – de manière pondérée – dans l'évaluation globale.

3. L'offre de qualité en tant que critère déterminant

L'étude conclut que la fermeture du tunnel entraînerait une nette dégradation de l'offre de qualité dans chacune des variantes. Malheureusement, il n'est pas dit quelle importance revêt ce constat pour la suite à donner. La question décisive est de savoir dans quelles conditions l'arrêt d'une ligne de chemins de fer et le passage à un service de bus doivent être considérés d'une manière générale. Dans une circulaire du 29.05.2013, l'Office fédéral des transports OFT a consigné les éléments suivants à ce sujet pour l'adoption de l'ordonnance du Conseil fédéral OCFIF :

« Sur la base des expériences passées, on peut partir du principe qu'un passage à un service de bus pourrait être indiqué uniquement dans certains cas isolés. Ceci est notamment le cas si la population est nettement mieux desservie par les transports publics et à moindre coût.»

Il est clair que ces conditions préalables ne sont pas réunies. C'est bien entendu aux instances compétentes que revient la décision finale de la poursuite de l'exploitation du tunnel. Mais il faut impérativement indiquer dans l'étude, en tant que base de décision, que les directives fédérales s'opposent clairement à la fermeture. Un service de bus ne serait ni nettement meilleur, ni meilleur marché dans aucune des variantes. Bien au contraire, comme nous le savons maintenant.

Globalement, l'étude s'avère incomplète et élude les questions importantes. Nous répondons par conséquent aux questions en émettant certaines réserves :



Etude approfondie Tunnel du Weissenstein

Questionnaire pour la participation

1.	<p>Etes-vous d'accord avec la procédure méthodologique ? Remarques :</p> <p><i>Tous les facteurs déterminants ne sont pas intégrés dans l'évaluation globale en fonction de leur importance.</i></p>	NON
2.	<p>Selon vous, le spectre des variantes examiné est-il complet ? Voyez-vous d'autres variantes ?</p> <p><i>Certains scénarios autour du trafic sont toutefois exagérés.</i></p>	OUI
3.	<p>Selon vous, tous les aspects importants sont-ils pris en compte dans l'évaluation des variantes ? Remarques :</p> <p><i>Les questions de politique régionale et d'aménagement du territoire, notamment, ne sont pas étudiées et sont même occultées.</i></p>	NON
4.	<p>Que pensez-vous des résultats de l'évaluation ?</p> <p><i>Ils sont incomplets (voir plus haut). La question décisive consistant à savoir si un service de bus entraînerait une liaison nettement meilleure et meilleur marché avec les transports publics, n'est pas abordée.</i></p>	
5.	<p>Etes-vous d'accord avec l'évaluation du point de vue des communes concernées (selon chapitre 5.2.) ? Voyez-vous d'autres avantages et inconvénients ?</p> <p><i>Les répercussions techniques sur le plan du trafic et des horaires sont a priori plausibles. Mais les offres doivent encore être commandées par les communes. Les conséquences importantes relevant de l'aménagement du territoire et de la politique régionale ne sont pas traitées.</i></p>	NON



6.	<p>Voyez-vous d'autres possibilités d'accroître la demande sur la ligne Soleure-Moutier ?</p> <p><i>La demande augmentera assurément à long terme avec le développement sur le Weissenstein et avec des mesures touristiques ciblées.</i></p>	
7.	<p>Selon vous, quelle variante doit être mise en œuvre compte tenu des résultats de l'étude approfondie Tunnel du Weissenstein ?</p> <p><i>La poursuite de l'exploitation du tunnel selon la variante 1a.</i></p>	
8.	<p>Avez-vous d'autres remarques à formuler sur l'étude et sur les résultats ?</p> <p><i>Nous renvoyons aux remarques préalables.</i></p>	