

**Zeitschrift:** Heimatschutz = Patrimoine  
**Herausgeber:** Schweizer Heimatschutz  
**Band:** 73 (1978)  
**Heft:** 4-fr

**Artikel:** Une pause à Gléresse, mais: le tunnel CFF doit être construit!  
**Autor:** Rollier, Arist  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-174761>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

ger par exemple contre un développement excessif du tourisme, contre les visées des promoteurs, etc. Au dernier moment, un député a tenté de faire supprimer les mots «dans la mesure du possible». Repoussé par 21 voix contre 15, dans l'idée de ménager une certaine souplesse d'adaptation aux besoins du Jura.

Pour «l'équilibre», et pour tenir compte de la nécessité vitale pour le nouveau canton de développer son économie, un paragraphe que la commission n'avait pas prévu a été ajouté: «<sup>3</sup> *Ils réservent les espaces nécessaires au développement de l'économie et des voies de communication.*»

L'alinéa 4 a la teneur suivante: «<sup>4</sup> *Ils s'efforcent de ménager à l'usage commun les lieux particulièrement favorables à la santé et aux loisirs.*»

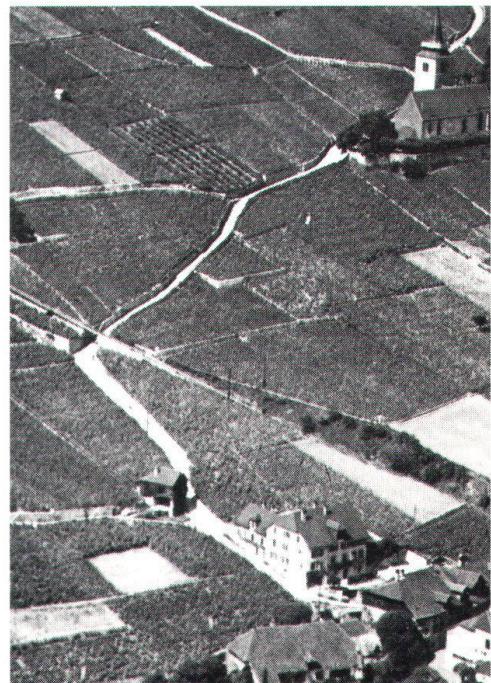
Une version antérieure, plus claire, disait «... réservé à...». Ce «ménager à», d'un français douteux, a été

introduit au dernier moment par la commission «pour une raison d'ordre rédactionnel»... Personne n'a demandé d'explication.

Dernier alinéa: «<sup>5</sup> *Ils considèrent l'avis des populations en cause.*» Il répond au vœu général de consulter dans des cas très divers les intéressés, qui pourront être soit des autorités locales, soit des citoyens expressément consultés.

On sera peut-être frappé par le contraste entre la formule catégorique «*ils réservent*» (pour l'économie) et la souplesse des mots «*dans la mesure du possible*» et «*ils s'efforcent de ménager*» (pour les sites). Là, nulle différence avec la tendance générale dans tous les autres cantons suisses! Il nous paraît cependant que cet article 46, combiné avec le précédent, constitue une bonne base de protection, propre au surplus à inspirer d'autres constitutions cantonales.

Claude Bodinier



La remise à plus tard d'une double voie CFF à Gléresse ne signifie pas que la «bataille» pour ce joyau des bords du lac de Bienne soit gagnée (photo LSP).

européenne 1975, et que le Conseil de l'Europe lui-même a retenu Gléresse parmi les 40 communes européennes figurant sur sa liste de localités à citer en exemple.

## La menace du trafic

Mais ce lieu continue d'être très gravement altéré par le trafic: le flot de tôle des voitures qui sillonnent en plein village une route cantonale trop étroite, et les innombrables trains de voyageurs et de marchandises des CFF, dont la ligne à une voie coupe le village de son lac. Pour le *trafic routier*, une solution exemplaire a été trouvée: le Conseil fédéral a décidé en 1975, sur proposition du conseiller fédéral Hürlimann, la mise en tunnel de la N5 à Gléresse, bien que le coût supplémentaire se chiffre par quelques douzaines de millions. La *voie ferrée*, en revanche, devait, selon les vues des CFF, être doublée comme tout le tronçon Yverdon-Bienne; ce qui impliquait non seulement l'élargissement des installations, l'aggravation de la coupure entre lac et village et de l'atteinte au site

Une pause à Gléresse, mais:

## Le tunnel CFF doit être construit!

**Les CFF renoncent provisoirement au doublement de la voie (fort combattu) près de Gléresse. Le danger, pour cette magnifique région de vignobles, est-il définitivement écarté, ou le problème n'est-il que repoussé de quelques années?**

La région de Gléresse est la plus belle des bords du lac de Bienne. Bien que des goûts il ne faille point disputer, on peut le démontrer dans une certaine mesure. Nulle part ailleurs les vignes ne grimpent aussi haut vers la ceinture sylvestre des pentes jurassiennes. Le village lui-même est le mieux conservé, et le moins altéré, loin à la ronde, par des constructions étrangères à son

cachet. Un charme particulier est conféré au site par la situation unique de la vénérable église gothique, perchée au milieu des vignes à bonne distance au-dessus des maisons du village, construites en pierre d'Hauterive dorée, couvertes de tuiles plates, et étroitement serrées les unes contre les autres. Fait également partie de cet harmonieux tableau la toute proche île de St-Pierre, avec sa colline boisée, et les souvenirs historiques d'un ancien couvent clunisien et de J.-J. Rousseau. C'est à juste titre que toute la région a été inscrite en 1967 à l'inventaire des sites d'importance nationale, comme objet N° 142 («*Pied du Jura et lac de Bienne*»), que le Canton de Berne a choisi Gléresse parmi ses «réalisations exemplaires» de l'Année eu-



(pylônes et poteaux), mais aussi la forte augmentation du nombre des trains et des vitesses autorisées; autrement dit, le bruit et les vibrations auraient mis les nerfs des habitants à encore plus rude épreuve, et les édifices eux-mêmes en danger. Le risque d'exode des jeunes générations, dont dépend à longue échéance la culture de la vigne et par conséquent le paysage, serait aggravé. Cette même Confédération, prête à dépenser des sommes énormes pour que Gléresse soit épargnée par le trafic motorisé, multiplierait en même temps les nuisances du trafic ferroviaire! Inconcevable contradiction!

### Renoncement provisoire

Cette perspective a suscité la résistance concertée des organisations de protection de la nature et du patrimoine, qui ont demandé que la voie ferrée fût elle aussi mise sous tunnel. *M. Ritschard, président de la Confédération*, a en principe approuvé cette demande, avec un courage digne d'éloges. Ainsi étaient partiellement compensées les graves blessures qui ont été infligées plus en aval à cette rive du lac, près de Douanne et de Wingreis, par la N5 et le doublement de la

voie ferrée. Mais il y a un «hic»: les CFF ne peuvent pas être juridiquement contraints de faire un tunnel; ils ne s'y opposent certes pas, mais déclarent que les 8 à 10 millions de francs supplémentaires, vu la situation précaire de leurs finances, devraient être fournis par des tiers. Pour l'instant, ils ont provisoirement renoncé au doublement de la voie sur le tracé actuel.

### Un semblant de victoire?

La Ligue suisse pour la protection de la nature redoute maintenant, comme l'indique un article de son service de presse intitulé «Un semblant de victoire pour la protection du paysage», qu'on s'en tienne là pour le moment, mais que plus tard, un jour, la construction de la double voie ne soit tout à coup décidée. Il n'en est rien pour le moment. La commission pour le financement du tunnel à double voie, constituée par le président Ritschard, présidée par *M. Isliker*, vice-directeur de la division du trafic, et où le soussigné représente la LSP, est toujours à l'œuvre; mais il y aura inévitablement un retard de quelques années. Ainsi que nous l'avons appris lors d'une séance tenue en juillet, le projet de route nationale

*Lutry et sa Grand-Rue 26*

## Un escalier... à «descendre»?

**Pourquoi va-t-on démolir un chef-d'œuvre d'intégration du XIX<sup>e</sup> siècle au centre de Lutry qui est propriété de la Commune? Y a-t-il encore quelque espoir de le voir sauvé et mis en valeur?**

A la *Grand-Rue 26* du charmant bourg de Lutry se trouve – encore – un escalier d'une typologie fort rare et unique dans notre région. Il a été intégré au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle dans une maison de fours et d'habitation datant des XVI<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, maison qui est appuyée elle-même à l'est contre l'ancien rempart de la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle. De dimensions très commodes, il a été construit en molasse sur un plan circulaire. Ses paliers, qui occupent la moitié du cercle, s'appuient sur deux colonnes taillées dans la même pierre et son centre, vide, est agréablement éclairé par une lanterne qui termine l'escalier au troisième étage.

C'est en juillet 1973 que le *Conseil*

en tunnel sur 2400 m est en bonne voie, mais pas encore définitivement au point. Sa construction débutera au plus tôt en 1980. Pour des raisons techniques, il n'est guère possible de construire en même temps un tunnel ferroviaire; pour celui-ci, il faudra semble-t-il attendre au moins jusqu'à 1985. D'ici là, espérons que, selon les propositions de la commission pour une conception globale des transports, un fonds pour le trafic sera créé, qui permettra de couvrir les frais supplémentaires du tunnel. Une chose est sûre: le tunnel ferroviaire de Gléresse doit être construit, et le plus tôt sera le mieux!

*Ariste Rollier*