

Mauvais moment

Après une planification de plusieurs années, voici le projet général pour la branche ouest de Bienne. Malgré tout, des critiques fusent ces derniers temps sur cette construction générationnelle. Le président du TCS, Peter Bohnenblust, exprime son incompréhension: «Ce sont de pures affirmations».

Pour mémoire: la branche ouest est le fruit d'un long processus débuté dans les années cinquante par de premières études en vue de construire une autoroute. En été 2010, un groupe de travail placé sous la direction de Hans Stöckli, alors maire de Bienne, a posé les jalons les plus importants. Depuis lors, le projet a été maintes fois révisé et adapté. Les autorités publiques d'urbanisation compétentes ont toujours été à l'écoute des critiques constructives, questions et objections des organisations, associations ou groupements politiques. Aujourd'hui, le projet général est approuvé de plein droit par le Conseil fédéral. Il n'y aura pas de référendum. Durant le projet de mise à l'enquête (probablement au début 2017), seuls les habitants directs et les propriétaires fonciers concernés par des acquisitions de droit ont encore la possibilité de déposer un recours.

La branche ouest de l'A5 s'étendra de l'échangeur des Marais de Brügg jusqu'à la jonction de Rusel, située au portail ouest du tunnel de contournement de Vigneules. À ce grand projet appartient aussi la bretelle de raccordement «de la rive du lac de Bienne», qui doit diriger la circulation du côté de Täuffelen vers l'A5. Ainsi, une des dernières lacunes du réseau routier national suisse sera comblée. Les frais sont estimés à deux milliards de francs suisses.

Le Strandboden est une zone de loisirs importante de la région. La préservation de la promenade du lac constitue une préoccupation centrale pour le canton.

Stefan Graf, chef de projet de la branche ouest de l'Office des ponts et chaussées cantonal

Trop tard Malgré ce travail préalable coûteux, le projet autoroutier se trouve actuellement à nouveau sous les feux de la critique.

Le réel intérêt et l'importance du contournement pour la population de la région, l'industrie, l'économie et le développement urbain de Bienne seraient tout simplement niés par les opposants.

Le désencombrement du trafic serait notable et amènerait de multiples avantages à la population ainsi qu'à l'économie.

Peter Moser, membre du Grand Conseil

Peter Bohnenblust, conseiller municipal du PLR et président du TCS Bienne/Seeland, n'a aucune compréhension envers la façon dont certains cercles font campagne contre la branche ouest. «Durant l'élaboration du projet général au cours des années passées, la Confédération et le canton ont entendu tous les adversaires possibles. Il ne s'agit pas d'un projet de construction dicté d'en haut. Ce n'est plus le moment de remettre en question le projet. Actuellement, toute une série de spécialistes travaillent sur l'exécution et l'intégration urbaine du gros projet».

Le conseiller municipal et membre du Grand Conseil Peter Moser soutient entièrement la branche ouest: «La critique actuelle vise seulement à monter en épingle des intérêts personnels. Cette manière d'agir égoïste va selon moi à contre-courant.» Les éléments fondamentaux du contournement ouest sont fixés, tout comme le tracé ainsi que le lieu et le nombre de raccordements. «À présent, conformément à ces décisions, la construction est planifiée et sera réalisée ultérieurement», souligne Moser. Le réel intérêt et l'importance du contournement pour la population de la région, l'industrie, l'économie et le développement urbain de Bienne seraient tout simplement niés par les opposants, critique Moser. P. Bohnenblust rajoute: «Je suis parfois presque frustré de voir comment d'autres villes ont réalisé, sans des années de débat, un contournement de ville fonctionnant bien. Pourquoi priver Bienne et

[Editorial]

Renseignements trompeurs



La branche ouest de l'A5 concerne seulement les biennoises et biennois, le projet de détournement est faux, nous risquons un chantier de construction sans utilité: c'est l'impression que pouvaient avoir ceux ou celles

qui suivaient récemment le reportage de certains médias régionaux. D'une façon inexpérimentée, les journaux publics ont publié ce que les éternels adversaires de la branche ouest colportent à nouveau. Mais ces présentations ne rendent pas justice aux données réelles. Que le Conseil municipal biennois émette de la réserve jusqu'ici en raison d'informations manquantes, ne rectifie pas et réfute, ce que la population attend au vu d'une information concrète, correcte, représente clairement une omission (à cause des élections de l'automne prochain et, d'une façon moins justifiable, en raison des absences durant les vacances d'été). C'est pourquoi le TCS a ajouté le sujet «branche ouest de l'A5» dans cette parution de son journal des membres, informant de l'état réel du projet et faisant intervenir des experts.

Tenons-nous-en aux faits: la branche ouest de l'A5 est une condition pour une réduction du trafic vaste et durable, un apaisement de la circulation et de meilleurs raccordements. La population de Nidau et Port, en particulier, ainsi que beaucoup de quartiers de la ville de Bienne en profiteront sur des décennies. Le fait est aussi que l'exécution de la branche ouest de l'A5 a été décidée par le Conseil fédéral en 2014, ainsi que les caractéristiques du projet (le tracé général) – cela en raison de travaux préalables de plusieurs années, dans lesquels le canton Berne et les communes concernées étaient massivement impliquées. Il n'y a pas de retour en arrière sur la décision du Conseil fédéral, ou un vote à ce sujet, ni de retrait des grandes lignes du projet décidé par le Conseil fédéral.

Je vous salue cordialement et vous souhaite de bons moments sans accidents!

Peter Bohnenblust
Président de section
Conseil d'administration
du Club central TCS
peter.bohnenblust@tcs.ch

sa population de ce qui a réussi à Neuchâtel il y a déjà plusieurs années – à savoir la construction d'un ample contournement souterrain, qui, durant les heures de pointe, libère le centre-ville des avalanches de véhicules arrêtés et décharge efficacement les quartiers résidentiels ainsi que les communes de la région du trafic de transit?»

Explication cantonale Un argument particulièrement émotionnel des adversaires de la branche ouest est, par exemple, l'affirmation que le Strandboden sera inutilisable durant 10 à 15 ans. «Le Strandboden est une zone de loisirs importante de la région. La préservation de la promenade du lac constitue une préoccupation centrale pour le canton», souligne Stefan Graf, chef de projet de la branche ouest de l'Office des ponts et chaussées cantonal. Mais le fait est que «pour la réalisation d'un grand projet autoroutier, nous sommes dépendants de l'espace d'installation.» Au Faubourg du lac, une partie du pré adjacent à la rue du Débarcadère et à la rue de Neuchâtel serait temporairement occupée. «La parcelle se trouvant directement au bord du lac n'est cependant pas concernée par le projet. L'accès au lac reste toujours garanti», promet M. Graf.

On critique aussi le fait que les jonctions autoroutières ouvertes détruisent l'espace citadin. «Un recouvrement de la branche ouest ne serait pas rationnel», explique Stefan Graf. «Une planification et une étude de faisabilité l'ont clairement prouvé dans le passé». Cependant, la région la Bienne, en collaboration avec le canton, met tout en œuvre afin d'intégrer les jonctions de manière optimale au sein de la ville.

”

Seul un contournement achevé amène plus de qualité de vie, permet par exemple, la construction de nouvelles aires de jeux, regroupe le trafic et le déplace du centre-ville et communes avoisinantes vers l'autoroute.

Peter Bohnenblust,
Président TCS Biel/Bienne-Seeland

“

«Bienne et Nidau élaboreraient actuellement les fondements urbanistiques correspondants». En ce moment, les spéculations concernant le montant des coûts du grand projet font rage. Stefan Graf ajoute: «Les

”

La ville de Nidau s'emploie depuis des décennies à fluidifier le trafic en zone urbaine. Avec le contournement ouest et les mesures de soutien correspondantes, cette réduction de trafic deviendrait enfin réalité.

Sandra Hess,
maire de Nidau

“



coûts pour le contournement ouest sont estimés à deux milliards de francs. La Confédération prend en charge 1,7 milliard de francs, dans lesquels une participation aux mesures de soutien est incluse. Ces estimations des coûts se baseraient sur de longues expériences et correspondraient aux standards en vigueur. «Les connaissances actuelles du chantier de la branche ouest à Bienne sont également prises en compte dans le calcul des coûts», souligne le chef de projet.

Engagement clair de Nidau... La ville de Nidau s'emploie depuis des décennies à fluidifier le trafic en zone urbaine, dit Madame le maire Sandra Hess. «Aujourd'hui, le Stedtli et en particulier le quartier Weidteile sont fortement concernés par le trafic de transit. Avec le contournement ouest et les mesures de soutien correspondantes, cette réduction de trafic deviendrait enfin réalité.» Cela offrirait de nouvelles possibilités de développement et amènerait une meilleure qualité de vie en ville, selon Mme Hess.

... trop vague à Bienne. Cet été, le Conseil de ville biennois a fait mention sur Internet de sa prise de position multilatérale par rapport au développement, à l'état actuel et aux effets positifs du contournement ouest. En cela, le Conseil municipal souligne l'importance du contournement autoroutier, et signale une fois de plus que la planification du réseau routier national n'est pas du ressort des communes, mais de la Confédération et du canton. «Bien que la ville de Bienne n'ait formellement aucune compétence de décision quant à la planification de l'A5, elle a néanmoins été intégrée aux réflexions géné-

rales et continue de s'impliquer dans le processus de développement. «À l'occasion de l'enquête publique, une nouvelle opportunité s'offre à la ville et agglomération de se prononcer largement au sujet de la branche ouest, dit-il encore.

Projet pour les générations futures

Peter Bohnenblust est déçu par l'attitude réservée du Conseil de ville et aurait espéré un engagement plus convaincu concernant la branche d'ouest. «Ce qui apparaît ici est de la plus haute importance pour l'avenir de Bienne et de sa région. Il s'agit d'une construction générationnelle, dont nos descendants profiteront considérablement.» Seul un contournement achevé amène plus de qualité de vie, permet, par exemple, la construction de nouvelles aires de jeux, regroupe le trafic et le déplace du centre-ville et communes avoisinantes vers l'autoroute.

À ce sujet voici les chiffres du canton: 1,2 million de véhicules-kilomètres par jour seront délocalisés sur l'autoroute avec les branches est et ouest.

Ce sont plus de 50 pour cent. Le délestage du trafic sera considérable et amènera d'innombrables avantages à la population ainsi qu'à l'économie. Peter Moser en est également convaincu: «Je m'engage pour une ville agréable à vivre et pour cela nous avons besoin d'une branche ouest avec tous les contournements nécessaires.» (SV/SP)

Retrouvez toutes les informations sous
www.a5-biel-bienne.ch
(tous les plans, images, vidéos)