

Le projet initial oublié

BIENNE Le groupe de dialogue de la branche Ouest de l'autoroute A5 a remis hier aux autorités son rapport final. Si aucune solution définitive n'est donnée, la première version de la Confédération est abandonnée.

PAR JULIE GAUDIO



Le groupe de dialogue a remis hier son rapport final à Christoph Neuhaus (à gauche), membre du Conseil exécutif du canton de Berne, venu en tant que représentant des autorités. Les opposants à la branche Ouest (photo de droite) ont fêté, après la remise, l'abandon du projet initial du contournement autoroutier de Bienne. LEE KNIPP

Une ambiance festive régnait hier dans l'aula du Centre de formation professionnelle (CFP) de Bienne, malgré la crise sanitaire. Après des mois de «discussions très constructives», les partisans et les opposants de la branche Ouest de l'autoroute A5 sont parvenus à un consensus. Ils ont remis le rapport final du groupe de dialogue à Christoph Neuhaus, membre du Conseil exécutif du canton de Berne, venu en tant que représentant des autorités.

Le maire de Bienne, Erich Fehr, membre également de la délégation des autorités, n'a pas caché son soulagement. «Nous avons une solution qui est très largement soutenue, et je suis heureux, soulagé et très fier», a-t-il déclaré. Il n'a pas manqué de remercier et de féliciter Hans Werder, pour avoir «géré d'une main de maître le processus de dialogue, avec patience et endurance». Sandra Hess, maire de Nidau, n'a pas non plus caché sa joie d'être présente hier à la conclusion du processus de dialogue. «Le résultat est un très bon compromis», a-t-elle salué.

Projet initial abandonné

Les plus heureux étaient peut-être les opposants de la branche Ouest, puisque le projet initial est définitivement enterré. Leur objectif premier a donc été réalisé et pour fêter cela, ils ont organisé un petit événement devant le CFP, retransmis en direct par Zoom.

Le document de 50 pages est découpé en quatre parties et présente des conclusions de l'état actuel du trafic avec une image d'avenir, ainsi que des recommandations pour des solutions à court et moyen termes, «qui peuvent être réalisées sans attendre une solution

à long terme, car il y a un grand potentiel d'amélioration du trafic», a souligné Hans Werder. Le groupe de dialogue a également établi un planning, à destination des autorités municipales, cantonales et nationales. Dans leur majorité, partisans et opposants se sont réjouis que le rapport final soit soutenu par «plus de 90% des participants au groupe de dialogue», a estimé Catherine Duttweiler, membre du comité «Axe Ouest, pas comme ça!» et représentante des organisations opposées à la branche Ouest. Mais, selon les camps, la fin de ce processus long de deux ans n'est pas vue de la même manière. Les opposants saluent plutôt l'abandon du projet initial de la Confédération, lancé en 2014, tandis que les partisans se félicitent du fait que l'axe Ouest sera vraiment réalisé, même si c'est d'une autre manière. «Pour nous, le processus de dialogue répond à 80% aux attentes», a confié Gilbert Hürsch, représentant des organisations partisans de la branche Ouest et directeur de la Chambre économique Bienne-Seeland. «Nous sommes très contents d'avoir pu maintenir la solution du tunnel de Port, mais nous n'avons pas encore trouvé de solution concrète pour les entrées et les sorties d'autoroute», a-t-il nuancé.

Pas de variante définitive

Aucune variante du contournement autoroutier n'a en effet été arrêtée, «mais de grandes lignes ont été formulées», a concédé Hans Weder. Deux options, jugées «primordiales», sont désormais sur la table (voir graphiques). La première, «Corridor Nord - tunnel du Jura» propose un tunnel au nord de l'agglomération biennoise, ainsi qu'un prolongement jusqu'à Vigneules. Les

deux camps approuvent cette variante, mais ne sont pas parvenus à s'entendre sur les sorties d'autoroute. «Nous sommes d'accord avec cette solution, si les mesures à court et moyen termes ne permettent pas de réduire le trafic dans Bienne comme prévu. Et nous ne voulons pas de jonction en centre-ville ou au faubourg du Lac», a avancé Catherine Duttweiler. Or, pour les partisans, «il est important que les Biennois accèdent à ce contournement autoroutier», a souligné Gilbert Hürsch. «Nous devons discuter de la possibilité d'une entrée/sortie innovatrice», a-t-il poursuivi.

Des études à réaliser

Le tracé de l'autre variante, proposée par le comité «Axe Ouest - mieux comme ça!», se rapproche de celle du projet initial, avec un tunnel allant des marais de Brügg à Vigneules, avec seulement deux sorties: «Marais-de-Brügg», et «Rusel». Le tunnel de Port, entre les marais de Brügg et Ipsach, fait partie de la solution finale mais devra être adapté, puisqu'il donnera accès à l'axe Est et sera accompagné par une amélioration

des transports publics.

«Tous les partis ont dû faire des concessions, pour que le processus de dialogue aboutisse», a admis Catherine Duttweiler. «Les opposants ont accepté que le chaînon manquant du réseau national doive être comblé, si possible avec une route nationale. De leur côté, les partisans et les communes ont volontiers tiré un trait sur le projet initial, à condition que le tunnel de Port soit réalisé», a-t-elle détaillé.

Les intenses et longues discussions n'ont donc pas été vaines. Le rapport final est désormais entre les mains des autorités, qui en discuteront lors de leur séance du 17 décembre. «Nous exposons des possibilités aux autorités, mais nous ne pouvons pas proposer un projet de contournement définitif, car nous ne sommes pas des ingénieurs», a souri Gilbert Hürsch. Hormis la solution à long terme, le groupe de dialogue a également discuté de la planification. Lassés de voir repousser l'axe Ouest aux calendes grecques, les partisans ont poussé pour que des études de faisabilité soient réalisées tout de suite, sans attendre la réali-

sation des mesures à court et moyen termes. «L'axe Ouest, soit la solution à long terme, doit être fait indépendamment des mesures plus immédiates», a souligné Gilbert Hürsch. Or, si les opposants approuvent cette vision des choses, ils souhaitent également qu'un monitoring complet soit réalisé après la mise en place des mesures à court et moyen termes. «Nous n'avons pas de chiffres exacts et actuels sur le trafic à Bienne. Nous ne savons pas précisément d'où viennent les véhicules et où ils vont», a ajouté Catherine Duttweiler.

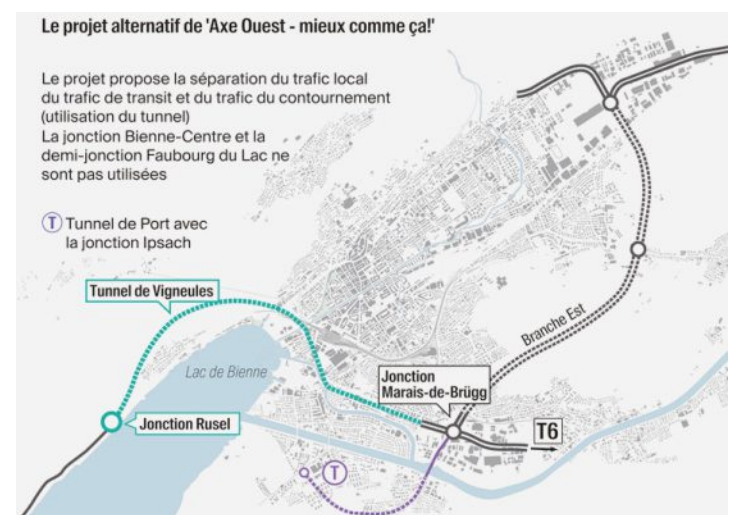
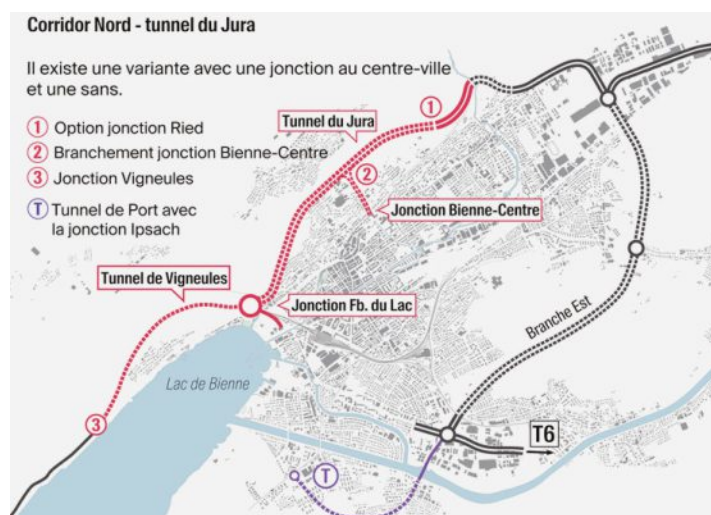
Désaccords dans les camps

Bien que la majorité du groupe de dialogue soutienne le rapport final, des disparités au sein des deux camps sont apparues, et deux organisations et trois personnes ont refusé d'approuver le document. «Certaines formulations sont floues et laissent libre cours à plusieurs interprétations», a concédé Catherine Duttweiler. Un point qui a notamment fâché l'organisation «GI - Prends soin de la ville». Dans un communiqué envoyé hier dans la

journée, les membres ont regretté que «la formulation vague des recommandations ouvre la porte à d'autres projets monstres, favorisant la circulation automobile dans la zone d'habitation, au lieu de la limiter». En outre, les trois personnes de cette organisation ont fustigé le tunnel de Port, qui constitue selon eux «une absurdité de la circulation du plus haut degré».

Du côté des partisans, Gilbert Hürsch n'a pas caché pas qu'il pouvait comprendre, sans la soutenir, la raison du mécontentement de certains au sein de son camp. «Des personnes ont travaillé dans le comité de réalisation de la branche Ouest et il était très frustrant pour eux de discuter d'un projet qui aurait dû être réalisé», a-t-il expliqué.

Quoi qu'il en soit, tant pour Catherine Duttweiler que pour Gilbert Hürsch, la dissension entre les partisans et les opposants n'a plus lieu d'être. «Nous avons tous le même but: trouver une solution pour améliorer le trafic. Il s'agit avant tout de nous battre ensemble pour notre région», a conclu Gilbert Hürsch.



La solution finale du contournement autoroutier de Bienne pourrait ressembler à l'une des deux variantes ci-dessus proposées par le groupe de dialogue: l'une avec le tunnel du Jura, l'autre avec un tunnel entre les marais de Brügg et Vigneules. MICHAEL LÜDI/TRANSITEC