

Examen raté pour la branche Ouest alternative

BIENNE «Axe Ouest: mieux comme ça», la variante au plan de contournement Ouest de Bienne par l'A5 conçu par le canton est moins efficace que le projet officiel, selon une analyse commandée par le Conseil exécutif.

PAR DIDIER NIETO

Rappel des faits

Le comité «Axe Ouest: pas comme ça» a présenté l'année passée une alternative au projet de la branche Ouest conçu par le canton. Baptisée «Axe Ouest: mieux comme ça», cette variante propose un tunnel d'environ 5 km à deux pistes (contre quatre dans les plans du canton) qui relie les Marais-de-Brügg à Vigneules et qui est dénué des deux jonctions prévues au faubourg du Lac et au centre-ville. Selon les opposants, cette solution permettrait de réduire de moitié les coûts de construction du projet cantonal (2,2 milliards), tout en délestant de 50% le trafic le long de la rue du Débarcadère et de la route de Berne. En juin dernier, le Grand Conseil a chargé le Conseil exécutif de comparer de manière approfondie le projet officiel et la variante des opposants.

«**A**xe Ouest: mieux comme ça» est ressorti perdant de sa comparaison avec le projet officiel du contournement autoroutier de Bienne par l'A5. Selon l'expertise commandée par le Conseil exécutif, la variante concoctée par les opposants à la branche Ouest comporte davantage d'inconvénients que le projet du canton. «Techniquement, cette idée alternative est réalisable. Mais elle n'apporte aucune amélioration et ne remplit pas les objectifs en matière de désengorgement du réseau routier urbain», a commenté hier devant les médias Christoph Neuhaus, directeur des Travaux publics, des transports et de l'énergie du canton. L'examen a été effectué par trois bureaux d'ingénieurs, qui ont comparé les deux propositions sous différents angles. Sur le plan du trafic d'abord, «Axe Ouest: mieux comme ça» s'avère moins efficace pour délester les quartiers. Si l'absence de jonctions au centre-ville a des effets positifs à la rue de Morat, par exemple, elle contribue en revanche à charger fortement la route de Berne et

la rue du Débarcadère. «Sur cette dernière, on prévoit le passage de 10 500 véhicules par jour avec l'idée alternative, contre 500 seulement avec le projet officiel», a relevé Daniel Bärlocher, du bureau Rudolf Keller & Partner. La solution d'un tunnel à deux pistes s'avère, elle aussi, peu concluante. «Un tube unique bidirectionnel est plus dangereux et son évacuation plus complexe en cas d'urgence», mentionne le rapport. En outre, un tunnel à deux pistes doit nécessairement être fermé lors de travaux d'entretien, ce qui signifierait, dans ce cas, un report total du trafic sur le réseau urbain.

30% moins cher

«Axe Ouest: mieux comme ça» présente tout de même certains avantages. En raison de l'abandon des jonctions au centre-ville, la réalisation du tunnel aurait un impact moindre sur le paysage urbain. Mais le centre-ville ne serait tout de même pas épargné par les travaux, puisqu'un tunnel à tube unique impliquerait la construction de stations d'évacuation et de cheminées d'aération, dont la hauteur



Le conseiller d'Etat Christoph Neuhaus a assuré que ni le canton, ni la Confédération ne financeraient l'étude d'un nouveau projet. MATTHIAS KÄSER

atteindrait 50 mètres. La durée du chantier serait plus courte que pour le projet officiel (8 à 9 ans contre 15 à 16 ans), «mais l'axe ouest serait mis en service beaucoup plus tard, vu que l'idée alternative devrait d'abord être planifiée en détail», nuance le rapport.

La variante des opposants permettrait, selon les experts, des économies de l'ordre de 30%: elle coûterait 1,62 milliard contre 2,17 milliards pour le projet du canton. Mais ce dernier présente un prix au kilomètre de chaussée plus bas. «Axe Ouest: mieux comme ça»

entraînerait par ailleurs des frais supplémentaires pour les communes, qui devraient payer elles-mêmes les aménagements en surface – comme le pont sur la Thielle – sans bénéficier de la contribution de la Confédération.

Canton ouvert au dialogue

L'analyse comparative sonne le glas de la variante du comité «Axe Ouest: pas comme ça». Mais malgré les conclusions du rapport, Christoph Neuhaus souhaite tout de même ouvrir le dialogue avec les communes et la population. Deux soirées

de discussion sont prévues à Bienne (le 13 septembre) et à Nidau (le 17 septembre). Le conseiller d'Etat espère que ces échanges permettront d'apporter des améliorations au projet officiel de la branche Ouest, dont la réalisation est pour le moment suspendue aux recours déposés lors de la procédure de consultation.

Il semble cependant illusoire que le Gouvernement bernois et les opposants parviennent à un compromis, étant donné l'inconciliabilité de leurs positions sur la présence ou non de jonctions au centre-ville. Or, ni

le Conseil exécutif, ni l'Office fédéral des routes ne sont désormais disposés à financer l'étude d'un nouveau projet. «Le canton et la Confédération ont déjà investi 65 millions de francs en tout pour un projet qui est prêt à être réalisé», a rappelé Christoph Neuhaus. Le canton informera en novembre sur la suite de la procédure. Mais le directeur des Travaux publics, des transports et de l'énergie s'attend déjà à ce que les opposants à la branche Ouest fassent valoir leur droit de recours jusqu'au Tribunal fédéral.

Les opposants fâchés et déterminés à continuer leur combat

«On ne va pas lâcher le morceau!» Les membres du comité «Axe ouest: pas comme ça!» n'ont pas du tout apprécié les résultats de l'étude comparative de leur variante de la branche Ouest de l'A5 à celle du canton. Environ 150 manifestants étaient réunis devant le Palais des Congrès pour faire entendre leur grogne. «Cette expertise est partielle! Les bureaux mandatés pour effectuer la comparaison sont tous déjà engagés par le canton pour réaliser divers travaux dans le cadre de la branche Ouest», tonne Sabine Brenner en martelant que le comité persiste à demander une étude indépendante de la situation. De plus, la porte-parole du comité Axe Ouest, pas comme ça dénonce la superficialité du rapport.

«De nombreuses questions, notamment en lien avec les répercussions environnementales des travaux et de l'ouverture de cette autoroute compor-

tant deux jonctions, ont totalement été mises de côté. Ce n'est pas du tout sérieux!»

Sabine Brenner se doutait bien que le



rapport ne leur serait pas favorable, qu'il était en quelque sorte, «un exercice alibi, obligé par la motion déposée au Grand Conseil». Le même terme d'alibi est utilisé pour désigner les deux rencontres publiques mises sur pied par le canton à Bienne et Nidau, «des séances d'information et non de discussion». Le comité attend maintenant que la Ville de Bienne prenne position.

Bienne attend le dialogue

Du côté de la Ville de Bienne, la prudence était de rigueur, hier. «Nous voulons faire analyser les résultats de ces clarifications par nos experts et pouvoir en discuter avec Christoph Neuhaus pour prendre position»,

explique le maire Erich Fehr. Ce dernier regrette la précipitation avec laquelle Christoph Neuhaus a voulu rendre ce rapport public. «Le Conseil municipal lui avait expressément demandé de mener d'abord une discussion avec les milieux concernés avant de publier le rapport. Ce qu'il n'a pas fait.» Erich Fehr décrit le processus comme inélegant, mais surtout propre à instaurer une certaine méfiance des parties impliquées. «Les concerter avant de communiquer aurait peut-être soulevé moins d'opposition.» Le maire attend de pouvoir discuter avec Christoph Neuhaus – une séance est agendée prochainement: «L'ouverture de ce dialogue est indispensable pour obtenir le soutien populaire.» **MAS**