



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 165-2023
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2023.RRGR.230

Déposée le : 15.08.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Réactivation du contournement Ouest redimensionné de Bienne par l'autoroute A 5 (projet alternatif)

Au mois de janvier 2021, le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) a définitivement classé le projet du contournement Ouest de Bienne par l'autoroute A5. Cette décision a été prise en réponse à la demande formelle que lui a adressée le Conseil-exécutif d'abandonner la réalisation de ce tronçon pourtant essentiel de l'autoroute A5.

Prenant acte de cette décision et après avoir mené des réflexions approfondies, le Laboratoire urbain de Bienne a présenté au mois de juillet 2023 sa vision pour l'aménagement de l'axe routier entre les Marais-de-Brügg et Vigneules. Il propose de transformer la route actuelle – surtout empruntée par le trafic automobile et par de nombreux poids lourds – en un espace convivial qui, sans interdire toute circulation routière, ferait la part belle à une coexistence apaisée et harmonieuse entre toutes les usagères et tous les usagers ainsi qu'à la mobilité douce. Ce Laboratoire urbain désire soumettre son projet à un processus de démocratie participative.

Les idées formulées par le Laboratoire urbain de Bienne sont intrinsèquement intéressantes. Mais elles ne pourront s'avérer pertinentes et ne pas péjorer encore davantage la situation actuelle de la circulation routière dans l'agglomération biennoise qu'à la condition expresse d'être accompagnées par l'aménagement d'un axe autoroutier de transit à l'Ouest de la Ville de Bienne. Ce nouvel axe autoroutier permettrait d'absorber l'entier du trafic dans les deux sens entre le Nord vaudois, le canton de Neuchâtel, le Plateau de Diesse et les localités de la rive Nord du Lac de Bienne en direction de la Suisse du Nord et de l'Est qui compte près de cinq millions d'habitants. Tout ce trafic n'engorgerait plus les rues de Bienne comme à l'heure actuelle. L'important trafic entre le canton du Jura, le Jura bernois et l'Est de l'agglomération biennoise en direction de près de trois quarts des localités de la Suisse romande emprunterait également ce nouvel axe autoroutier sans passer par le Faubourg du Lac.

Rappelons ici que l'abandon du contournement autoroutier Ouest de Bienne a été profondément regrettable pour trois raisons évidentes.

Premièrement, cette décision malencontreuse s'est enracinée dans une conception erronée de supposés rapports de force tout en dérogeant à la mission d'amélioration du tracé de la A5 confiée au groupe de dialogue présidé par Hans Werder, ancien secrétaire général du DETEC.

Deuxièmement, elle a été prise en violation des principes de l'État de droit.

Troisièmement, sans ferme volonté politique dont on ne voit pas poindre les prémices, elle fait de l'agglomération biennoise la seule de Suisse parmi celles de plus de 100 000 habitantes et habitants à ne pas être traversée ou contournée par une autoroute, contribuant ainsi à amoindrir l'attractivité de Bienne.

Comment sortir de l'impasse ? Comment compléter judicieusement les bonnes idées du Laboratoire urbain de Bienne ?

Selon nous, en réactivant rapidement le projet alternatif du contournement Ouest de Bienne. Élaboré par les opposantes et opposants au projet définitif du contournement Ouest de Bienne retenu par la Confédération, il prévoyait une voie autoroutière bidirectionnelle entièrement en tunnel entre les Marais-de-Brügg et Vigneules, sans échangeur à Bienne Centre. En 2017 et en 2018, les adversaires du projet définitif avaient eux-mêmes prétendu, à juste titre, que leur projet alternatif était moins coûteux que le projet définitif à quatre voies de circulation, plus rapidement réalisable et plus respectueux de l'environnement.

Ce point de vue peut être partagé, même si le projet définitif était sans doute supérieur dans sa capacité de résoudre les problèmes de la circulation routière dans l'agglomération biennoise.

En nous inspirant du bel adage « Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras », nous pensons qu'il serait extrêmement judicieux de réactiver le projet alternatif du contournement Ouest de Bienne. Il est évidemment légitime de penser qu'un contournement par le Nord pourrait aussi être envisagé. Mais connaissant la lenteur de nos procédures et de nos processus politiques, il ne verrait au mieux le jour qu'à l'horizon 2050.

Le projet alternatif du contournement Ouest de Bienne serait réalisable dans des délais beaucoup plus raisonnables.

Vu ce qui précède, nous prions le Conseil-exécutif de répondre aux questions suivantes :

1. Estime-t-il lui aussi qu'il serait opportun et rationnel de réactiver le projet alternatif du contournement autoroutier Ouest bidirectionnel (deux seules voies de circulation) de Bienne pour compléter les idées du Laboratoire urbain de Bienne ?
2. Est-il disposé à établir prochainement des contacts avec tous les groupes de réflexion et toutes les instances politiques qui analyseront les idées du Laboratoire urbain de Bienne pour évaluer l'opportunité d'accompagner le réaménagement propice à la mobilité douce de la route actuelle entre les Marais-de-Brügg et Vigneules par une autoroute bidirectionnelle en tunnel à l'Ouest de Bienne, sans échangeur à Bienne Centre ?
3. Est-il disposé à s'entretenir de cette vision des choses s'agissant de l'amélioration substantielle du trafic routier dans l'agglomération biennoise avec l'OFROU ?

Destinataire
– Grand Conseil