

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 184-2018

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2018.RRGR.548

Déposée le: 03.09.2018

Motion de groupe: Oui

Motion de commission: Non

Déposée par: PS-JS-PSA (Zryd, Magglingen) (porte-parole)
Les Verts (Grupp, Biel/Bienne)
pvl (Stocker, Biel/Bienne)
Etter (Treiten, PBD)
Mentha (Liebefeld, PS)

Cosignataires: 9

Urgence demandée: Oui

Urgence accordée: Oui 06.09.2018

N° d'ACE: 1142/2018 du 31 octobre 2018

Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification: –

Proposition du Conseil-exécutif: **Vote point par point**

- 1. Adoption et classement**
- 2. Adoption sous forme de postulat**
- 3. Adoption et classement**

« Axe ouest : mieux comme ça » : vérification des faits insuffisante

Le Conseil-exécutif est chargé de faire état des éléments suivants :

1. Pourquoi les associations qui s'opposent au projet n'ont-elles pas été prises en considération dans l'évaluation de la variante « Axe ouest : mieux comme ça » ?
2. Un rapport complémentaire dans lequel figurera l'intégralité et non pas seulement une partie des chiffres déjà disponibles sur l'impact du nouvel axe est sur le trafic devra être réalisé.
3. Il convient de déterminer si la Direction des travaux publics a bien respecté la législation sur les marchés publics et garanti l'égalité de traitement des soumissionnaires lors de l'attribution des mandats pour l'autoroute A5 à Bienne et de ceux relatifs aux rapports d'examen de la variante « Axe ouest : mieux comme ça ».

Développement :

La motion Moser, qui réunit plusieurs partis, demandait au Conseil-exécutif de procéder à la vérification factuelle du projet alternatif « Axe ouest : mieux comme ça » et de rédiger un rapport. Il est apparu que cette vérification des faits était insuffisante et qu'elle ne s'appuyait pas sur des chiffres et des données récents. Le projet a été évalué par trois bureaux d'ingénieurs qui travaillent depuis plusieurs décennies sur la planification de l'A5 pour l'OFROU et le canton de Berne. Il y a donc de quoi s'interroger sur la neutralité et l'indépendance de cette évaluation. Par ailleurs, on n'a fait appel à aucun urbaniste ni à aucun spécialiste de l'environnement pour réaliser le rapport technique. On ne sait donc pas vraiment quelles pourraient être les conséquences environnementales, économiques et sociales de ce projet.

Motivation de l'urgence : Il est grand temps d'apporter des précisions dans la discussion sur la planification et la réalisation de l'A5.

Réponse du Conseil-exécutif

Le contournement ouest de Bienne est à l'étude depuis plus de 50 ans. En 1960 déjà, les Chambres fédérales avaient intégré le tronçon autoroutier dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, donnant ainsi mandat pour sa réalisation. Le canton de Berne se charge de la planification, de l'étude de projet et de sa réalisation conjointement avec la Confédération.

Depuis les années 1990, le canton a mené une procédure de planification participative unique en son genre dans le domaine de la construction des routes nationales. De multiples variantes ont été examinées et comparées. Une délégation des autorités dans laquelle toutes les communes concernées, le canton et la Confédération sont représentés fait partie depuis des décennies de l'organisation du projet. Différents groupes d'accompagnement, comptant des représentants d'associations professionnelles et de protection ainsi que de partis politiques ont été impliqués dans la planification. En 1994 et en 2012, l'ensemble de la population (et pas uniquement le corps électoral) a eu l'occasion, dans le cadre d'une procédure de participation, de formuler des remarques concernant le projet. Chacune d'entre elles a été examinée, évaluée et prise en compte dans la mesure du possible. En 2012, une large majorité des participants à la procédure s'est montrée favorable au projet général actuel.

Ce projet se fonde sur une proposition formulée par un groupe de travail régional sous la houlette de l'ancien maire de Bienne et actuel conseiller aux Etats Hans Stöckli.

De nombreux avis constructifs reçus lors de la procédure de participation ont pu être intégrés dans le projet définitif et ont permis d'apporter des améliorations ponctuelles, par exemple sur la place Verresius et au Faubourg du Lac. Jusqu'à présent, la Confédération et le canton ont investi 65 millions de francs dans la planification du contournement ouest de Bienne.

A la suite de l'adoption de la motion Moser 252-2017 « Autoroute de contournement Bienne/axe ouest : vérification des faits pour la proposition Mieux comme ça », une comparaison technique (vérification factuelle) a été réalisée. Il en ressort que l'idée alternative proposée par un comité citoyen est clairement moins efficace sur le plan de la circulation que le projet définitif officiel du canton. Ces résultats ont été présentés et expliqués dans le cadre de plusieurs séances publiques d'information et de discussion à Bienne et Nidau.

Les communes de Bienne et de Nidau ont ensuite fait part de leur opinion au canton. Bienne demande d'autres clarifications et Nidau soutient le projet définitif. Il convient à présent de déterminer quelles sont les clarifications supplémentaires appropriées et qui doit prendre en charge les coûts.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit sur les différents points de la motion :

1. La vérification factuelle a été entreprise dans le cadre de la réponse et de la mise en œuvre de la motion Moser 252-2017. Elle ne fait pas partie de la procédure d'approbation des plans actuellement pendante auprès de la Confédération pour le projet définitif, et au cours de laquelle de nombreuses oppositions ont été déposées. Cette procédure relève de la compétence de la Confédération qui décidera également quelles sont les oppositions à prendre en considération et de quelle manière. La vérification factuelle consistait en une comparaison de nature purement technique entre le projet définitif et l'idée alternative nouvellement lancée. C'est la raison pour laquelle il a été fait appel à des spécialistes externes reconnus, sans y associer d'opposants qui s'étaient manifestés lors de la procédure d'approbation des plans.
2. Les chiffres sur la circulation figurant dans le projet définitif se fondent sur le modèle global des transports. Celui-ci tient compte de la branche est qui a été ouverte à la circulation l'année dernière et se base sur les données prévisionnelles de 2016. Les chiffres provisoires sur la circulation relevés depuis l'ouverture du contournement par l'est concordent plutôt bien avec ceux du modèle de données. Il faudra probablement attendre deux ou trois ans après cette ouverture pour avoir des données fiables et consolidées, car actuellement de nombreux chantiers (entre autres pour la réalisation de mesures d'accompagnement de la Ville de Bienne) influencent les chiffres sur la circulation. Si des clarifications supplémentaires sont entreprises, l'impact supposé de la branche est devra lui aussi être vérifié une nouvelle fois. Partant, le Conseil-exécutif propose d'adopter le point 2 de la motion sous forme de postulat.
3. Toutes les attributions de mandats de planification, d'étude de projet et de construction pour l'A5 à Bienne ont été effectuées correctement, conformément aux dispositions de la législation fédérale et cantonale sur les marchés publics. Les seuils définis dans l'ordonnance sur les routes nationales sont déterminants pour le choix de la procédure d'adjudication de marché concernant la construction des routes nationales. Les seuils pour les procédures cantonales sont moins élevés.

Destinataire

- Grand Conseil