

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 250-2018

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2018.RRGR.706

Déposée le: 19.11.2018

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Mentha (Liebefeld, PS) (porte-parole)
Grupp (Biel/Bienne, Les Verts)
Alberucci (Ostermundigen, pvl)
Aeschlimann (Burgdorf, PEV)
Etter (Treiten, PBD)

Cosignataires: 17

Urgence demandée: Oui

Urgence accordée: Non 22.11.2018

N° d'ACE: du

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

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



Axe Ouest à Bienne : moratoire et réouverture de la discussion

Le Conseil-exécutif est chargé de conclure avec la Ville de Bienne un moratoire sur l'axe Ouest de Bienne (en particulier pour le tronçon allant de la demi-jonction du Faubourg du Lac à l'échangeur complet de Marais-de-Brügg), et d'exiger sa mise en place devant le DETEC. Le moratoire doit viser l'élaboration, dans le cadre d'un dialogue sérieux et ouvert impliquant toutes les parties prenantes, d'une alternative au projet définitif. Aux objectifs qui concernent le trafic doivent s'ajouter : un redimensionnement du projet, un examen de l'abandon des jonctions, un raccourcissement des travaux, une baisse des coûts de construction et des frais d'exploitation et le respect des zones ISOS. Des urbanistes, en particulier, devront également être consultés.

Développement :

Le coût du projet officiel, qui consiste à doter une petite ville et région de dix (!) jonctions autoroutières, est estimé, d'après les explications officielles, à 2,2 milliards de francs. Chaque mètre de

tunnel du contournement ouest de Bienne engloutira plus de 700 000 francs, et le projet coûtera chaque année 43 millions de francs en frais d'entretien. Il s'agit du projet autoroutier le plus coûteux de toute la Suisse.

La population est de plus en plus hostile au projet définitif officiel de l'axe Ouest. Le comité « Axe Ouest : pas comme ça ! » ne cesse de gagner de nouveaux membres. La participation à la dernière manifestation du 3 novembre 2018, à Bienne, était à la hausse. Le conseil municipal de la ville de Bienne ne peut plus se prononcer en faveur du projet officiel et demande des clarifications supplémentaires et un dialogue sérieux.

Un sondage représentatif commandé par le *Bieler Tagblatt* à la société Demoscope et publié le 13 novembre 2018 a indiqué que seulement 21 pour cent de la population de la région biennoise soutenait encore le projet définitif, alors que 49 pour cent des personnes interrogées ont déclaré soutenir le projet alternatif et 16 % souhaiteraient renoncer totalement au contournement Ouest. Ce sondage montre que seul le projet alternatif, à l'heure actuelle, pourrait rallier la majorité et que le projet définitif n'a absolument aucune chance devant la population de la région de Bienne.

Il est inacceptable qu'un projet qui transformera le cœur de Bienne en chantier pendant au moins 15 ans (dans le meilleur des cas), défigurera le paysage et intensifiera la circulation de moyens de transport individuels dans le centre, puisse être réalisé contre l'avis d'une grande partie de la population. Il est indispensable de repartir à zéro pour procéder à une planification des transports à Bienne qui soit participative et axée sur l'avenir.

Le 6 juin 2018, la motion Moser, qui demandait la vérification factuelle de la proposition « Axe Ouest : mieux comme ça », a été adoptée à la quasi-unanimité par le Grand Conseil. Après un examen attentif, il s'avère que le nouveau rapport de synthèse de la TTE qui a suivi, en août 2018, a « fait du neuf avec du vieux ». Aucune nouvelle étude n'a été réalisée après le débat au sein du Grand Conseil qui a mis à mal l'exécutif, au contraire : les rapports d'experts de janvier/février 2018 sur lesquels le gouvernement s'est fondé pour répondre à la motion en mai 2018 ont été présentés avec un impact médiatique nouveau avec le concours de spécialistes en communication. L'examen du rapport technique a permis en outre de constater que les trois expertises externes de janvier/février 2018 sur lesquelles ce dernier se basait avaient été rédigées par les mêmes bureaux de planification qui ont largement collaboré, sur mandat de l'OFROU et de la TTE, à l'axe Ouest et, en partie, au projet principal contesté (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Pöyry Suisse SA et Bächtold & Moor AG). En procédant ainsi, la TTE a mis ces spécialistes en position de juges et parties. Le soupçon de partialité des spécialistes ne peut pas être contesté. Le Conseil-exécutif n'a toujours pas réalisé de vérification des faits indépendante et d'expertise neutre.

Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le rapport de synthèse de la TTE d'août 2018 soit incomplet et contienne également des erreurs, des interprétations erronées et des observations qui manquent de plausibilité.

Les prévisions contenues dans le rapport technique sont partiales, datées et erronées. Des aspects urbanistiques ont été rendus de façon rudimentaire et parfois fausse. Il n'y a pas de critique indépendante d'expertes et d'experts en urbanisme. Un dialogue qui se fonde sur une base aussi peu solide qui, au lieu d'être retoquée, est présentée sans aucune modification ou avec peut-être quelques retouches cosmétiques pour que le projet définitif aboutisse est voué à l'échec et est rejeté par les motionnaires.

Enfin, les chiffres publiés un an précisément après l'ouverture de l'axe Est montrent que le volume global de trafic est plus petit qu'annoncé dans les prévisions. Il n'y a pas eu les embouteillages que l'on craignait dans la zone du futur axe Ouest. Contrairement à ce que les modèles avaient anticipé, c'est la T6, au sud de Bienne, qui est en proie aux bouchons. Cela laisse penser qu'il faut revoir les modèles qui sous-tendent le projet définitif et modifier la planification en conséquence.

Le dialogue exigé par cette initiative ne doit pas se concentrer uniquement sur les conséquences pour la circulation et sur la faisabilité technique. Tous les aspects pertinents, en particulier le changement de société et les tendances en matière de mobilité, doivent être pris en compte.

Motivation de l'urgence : D'importantes décisions sont en suspens au niveau de la délégation des autorités.

Destinataire

- Grand Conseil