

Intervention parlementaire. Réponse commune du Conseil-exécutif

Réponse commune M 234-2018, M 250-2018, M 251-2018 et M 261-2018

N° de l'intervention: 234-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.690

Déposée le: 19.11.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Stocker (Biel/Bienne, pvl) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 22.11.2018

N° d'ACE: 299/2019 du 27 mars 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption sous forme de postulat**



Revoir le projet de l'axe Ouest

Le Conseil-exécutif est prié de retirer le projet d'exécution de contournement ouest de Bienne et de travailler avec la Confédération et la Ville de Bienne à l'élaboration d'un nouveau projet susceptible d'être mieux accueilli par la population biennoise. La présente motion ne concerne pas le tunnel de Port.

Développement :

La population est de plus en plus récalcitrante au projet officiel de contournement « Axe Ouest », et il semblerait que le gouvernement n'ait pas saisi l'occasion d'entrer en dialogue. Il n'est plus question de chercher à convaincre la population de l'intérêt du projet d'exécution officiel.

Lors de la manifestation du 3 novembre 2018, entre 3500 et 5000 personnes se sont rassemblées dans les rues de Bienne pour protester contre l'axe Ouest, et le 13 novembre 2018, la so-

ciété Demoscope a publié un sondage représentatif commandé par le *Bieler Tagblatt* indiquant que seulement 21 pour cent de la population de la région biennoise soutenait encore le projet d'exécution. Dans ces conditions, le maintien du projet apparaît inconcevable. D'autre part, le Conseil-exécutif se refuse à prendre sérieusement en considération l'alternative proposée par le comité « Axe Ouest : pas comme ça ! ».

Il incombe dès lors au Conseil-exécutif d'élaborer de nouvelles propositions de solution qui se passeraient des deux raccordements dans la ville. Il ne devra pas y avoir de tabous, et toutes les variantes, notamment la tangente Seeland, devront être réétudiées à la lumière des besoins actuels. Le Conseil-exécutif est évidemment libre de développer des approches totalement nouvelles.

Le tunnel de Port n'est pas concerné par la présente motion et peut être réalisé dans les plus brefs délais.

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

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:	299/2019 du 27 mars 2019
Direction:	Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification:	–
Proposition du Conseil-exécutif:	Adoption

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 pour cent 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 rédi-

gées 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.

N° de l'intervention: 251-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.707

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)

Cosignataires: 34

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 22.11.2018

N° d'ACE: 299/2019 du 27 mars 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption sous forme de postulat**

Le tunnel de Port, vite!

Le Conseil-exécutif est chargé, en concertation avec les communes concernées, de faire pression sur le DETEC pour qu'une nouvelle étape soit réalisée dans les plus brefs délais : le tunnel de Port.

Développement :

La population est fortement rétive au projet de l'axe Ouest de Bienne pour ce qui est du tronçon allant de la demi-jonction du Faubourg du Lac à l'échangeur Marais-de-Brügg. Les organisations de défense de l'environnement ont fait usage des voies de droit. Il est fort probable qu'elles épuiseront tous les recours contre le projet d'exécution. L'issue de cette procédure juridique est ouverte. Celle-ci pourrait connaître le même sort désastreux que la variante officielle du tunnel de Douanne de l'A5, projet qui a échoué deux fois devant le Tribunal administratif fédéral et a dû être repris depuis le début conformément à la proposition des organisations de défense de l'environnement. L'obstination pour cette variante officielle a fait perdre près de dix ans. Au cours de l'élaboration du projet d'exécution, les responsables des projets d'infrastructures de la Confédération et du canton ont pourtant montré qu'ils étaient convaincus/enthousiasmés par les avantages que présentait la variante.

La population est de plus en plus hostile au projet d'exécution 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 ainsi qu'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 d'exécution, 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 d'exécution n'a absolument aucune chance face à la population de la région de Bienne.

En revanche, le tunnel de Port n'essuie toujours aucune critique. Les associations font comprendre qu'elles n'opposeront pas de résistance à une construction rapide du tunnel de Port.

Le tunnel de Port désengorgerait en effet le trafic à Nidau et à Port. L'atteinte au paysage serait acceptable. Les coûts de construction et les frais d'exploitation du tunnel de Port sont nettement plus bas que ceux du tronçon contesté : la construction du tunnel de 2,81 km a été estimée à 262 869 000 francs (TVA incl.). Le tronçon entre le Faubourg du Lac et le Marais-de-Brügg s'étend sur 2,31 km et coûte, avec tous ses nœuds autoroutiers, six fois plus cher : 1 657 058 000 francs (TVA incl.).

Avancer la construction du tunnel de Port permettrait d'analyser en conditions réelles les effets sur le trafic de l'ensemble du réseau de communication. L'ouverture, depuis peu, de la branche Est, a particulièrement montré que les prévisions dans la phase de planification pouvaient nettement différer des effets en conditions réelles dans certains domaines.

Avancer la construction du tunnel de Port permettrait en outre d'avoir un dialogue consciencieux et global sur le tronçon contesté de la branche Ouest avec toutes les parties concernées et intéressées et de lever le blocus politique actuel.

Motivation de l'urgence : La réalisation de la branche Ouest est très contestée. Les parties prenantes veulent décider prochainement au sein de la délégation des autorités si et comment le projet doit être poursuivi.

N° de l'intervention: 261-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.717

Déposée le: 21.11.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Moser (Biel/Bienne, PLR) (porte-parole)

Grivel (Biel/Bienne, PLR)
Guggisberg (Kirchlindach, UDC)
Gnägi (Jens, PBD)
Hess (Nidau, PLR)

Cosignataires: 62

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 299/2019 du 27 mars 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du **Adoption sous forme de postulat**
Conseil-exécutif:

Contournement ouest de Bienne: avancer la réalisation de la bretelle sur la rive droite du lac (tunnel de Port)

Le Conseil-exécutif est chargé de s'engager auprès de la Confédération pour avancer la réalisation de la bretelle sur la rive droite du lac.

Développement :

La bretelle sur la rive droite du lac fait partie du projet d'exécution du contournement Ouest de Bienne par l'A5, qui est entré dans la phase du règlement des oppositions. Tout porte à croire que certains opposants iront jusqu'au Tribunal fédéral.

Il y a un an que l'axe Est (avec la jonction d'Orpond) du contournement autoroutier a été inauguré. Le 29 novembre 2018, l'association « seeland.biel/bienne » a publié le premier rapport intermédiaire présentant les effets sur le trafic routier de cet axe après une année d'exploitation. Le désengorgement attendu (et la baisse du volume du trafic) s'est produit dans de nombreuses rues. Conformément aux prévisions également, le volume du trafic a considérablement augmen-

té dans le secteur du raccordement autoroutier allant des zones d'habitation sur la rive droite du lac (soit à travers Ipsach via Port jusqu'au pont du barrage à Port) au bassin d'emplois de Boujean. Cette intensification du trafic est également problématique pour les transports publics. La solution à ce problème de circulation – le raccordement rive droite du lac de Bienne via le tunnel de Port – a été trouvée en 2010 par le groupe de travail Stöckli. Cette solution a été intégrée au projet global et figure désormais dans le projet d'exploitation comme faisant partie du contournement par l'ouest.

Compte tenu de la levée de boucliers contre l'axe Ouest, il faudra attendre quelque temps avant que le projet ne soit approuvé. Le tunnel de Port ne rencontre par contre pratiquement pas d'opposition. Avancer sa réalisation permettrait de résoudre le problème de circulation (transports publics inclus) que connaît déjà cet axe. La bretelle sur la rive droite du lac ne doit pas pâtir de la discorde autour de l'axe Ouest, c'est pourquoi sa réalisation presse et doit être anticipée.

Nous renvoyons dans ce contexte au courrier en date du 16 juillet 2018 de la commune municipale de Port (cosigné par les communes de Brügg, Ipsach et Bellmund) à la TTE et à la prise de position du conseil municipal de Nidau concernant le projet de contournement par l'A5 du 19 octobre 2018.

Réponse commune du Conseil-exécutif

Au vu de la forte résistance suscitée par le projet définitif du contournement ouest de Bienne par l'A5, le canton de Berne a entamé un processus de dialogue avec les partisan-e-s et les opposant-e-s, qui doit aboutir d'ici l'été 2020 à une recommandation commune pour la suite de la procédure. Une première table ronde animée par Monsieur Hans Werder, secrétaire général de l'ancien conseiller fédéral Monsieur Moritz Leuenberger, a eu lieu le 8 février 2019 dans l'aula de l'école de Weidteile à Nidau, réunissant 50 représentants et représentantes de 25 organisations. La mise en train est une réussite et a montré que les personnes présentes souhaitaient un débat ouvert sur les variantes abordées.

Le groupe de dialogue se demandera également s'il est question de poursuivre la mise au point des parties du projet définitif qui ne sont guère contestées, telles que le raccordement à la rive droite du lac de Bienne et son tunnel de Port. Actuellement, donner la priorité à ces travaux irait à l'encontre de l'objectif visant un dialogue ouvert et impartial. Il convient donc en premier lieu d'attendre les résultats du processus de dialogue.

Réponses aux différentes interventions parlementaires :

a) Motion 234-2018

La motion demande le retrait du projet définitif auprès du DETEC. Le DETEC a, sur demande de la TTE, suspendu la procédure d'approbation des plans pendant la durée du processus de dialogue. Un retrait du projet définitif est possible en fonction des résultats du processus de dialogue. A l'heure actuelle, il serait prématuré et nuirait aux discussions en cours. Le Conseil-exécutif propose par conséquent d'adopter la motion sous forme de postulat.

b) Motion 250-2018

La demande de moratoire pour permettre l'élaboration d'une alternative au projet définitif dans le cadre d'une discussion sérieuse et ouverte impliquant toutes les parties correspond à la démarche en cours. Le Conseil-exécutif est donc favorable à l'adoption de la motion.

c) Motion 251-2018 et motion 261-2018

Les deux motions demandent au Conseil-exécutif, en concertation avec les communes concernées, de faire pression sur le DETEC pour qu'une nouvelle étape du contournement de Bienne soit réalisée rapidement, à savoir le tunnel de Port.

Comme indiqué en introduction, prendre des décisions partielles à l'heure actuelle serait contraire à l'objectif visant un dialogue ouvert et impartial. Une intervention auprès du DETEC pour donner la priorité au tunnel de Port dépendra des résultats du processus de dialogue, mais serait prématurée aujourd'hui et nuirait aux discussions en cours. Le Conseil-exécutif propose par conséquent d'adopter les deux motions sous forme de postulat.

Destinataire

- Grand Conseil