

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 252-2017

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive:

N° d'affaire: 2017.RRGR.682

Déposée le: 20.11.2017

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Moser (Biel/Bienne, PLR) (porte-parole)
Grivel (Biel/Bienne, PLR)
Guggisberg (Kirchlindach, UDC)
Bachmann (Nidau, PS)
Etter (Treiten, PBD)
Messerli (Nidau, PEV)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui

Urgence accordée: Non 23.11.2017

N° d'ACE: 490/2018 du 9 mai 2018

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

Classification: –

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

Point 1: Adoption et classement

Point 2: Rejet

Autoroute de contournement Bienne/axe ouest: vérification des faits pour la proposition «Mieux comme ça»

Le Conseil-exécutif est chargé, avec les communes concernées et l'OFROU :

1. de procéder à la vérification factuelle de la proposition « Axe ouest : mieux comme ça »,
2. et de rendre publics les résultats de cette étude sous une forme appropriée.

Cette vérification, qui devra prendre la forme d'une comparaison avec le projet de réalisation officiel, s'articulera de la façon suivante :

1. Il faudra, dans un premier temps, établir sommairement et sans trop de frais si la proposition est dans l'ensemble réalisable, en s'intéressant en particulier aux éléments suivants :
 - a) effets sur le trafic de la ville de Bienne et de la région (mobilité globale, trafic régional, soulagement des quartiers, etc.),



- b) faisabilité globale (en termes de construction et de technique), coûts, impact sur l'environnement, l'économie et la société (durabilité).
2. S'il s'avère que la proposition entraîne un effet comparable pour le trafic et que la faisabilité globale est confirmée, il convient de procéder, dans un deuxième temps, à son étude détaillée, en particulier sous les aspects suivants :
- a) la faisabilité technique selon les prescriptions applicables (géologie, sécurité, respect de l'environnement, coût, etc.),
 - b) le calendrier (report en cas de modification du projet global déjà approuvé).

Développement :

L'enquête publique concernant les plans du projet de réalisation du contournement de Bienne est terminée. Environ 600 oppositions ont été déposées – dont quelque 400 proviennent de propriétaires fonciers concernés. Les oppositions sont actuellement examinées par le DETEC. La semaine dernière, un comité citoyen a porté à l'attention du public, à grand renfort de publicité, une proposition intitulée « Axe ouest : mieux comme ça » pour un contournement de Bienne sans jonctions entre Bienne Centre et le Faubourg du Lac. Le « raccordement rive droite du lac de Bienne » fait partie intégrante de la proposition.

La nouvelle proposition « Axe ouest : mieux comme ça » promet une durée plus courte des travaux, une réduction massive des coûts et pratiquement aucune atteinte au paysage de Bienne et de Nidau. Ces belles promesses nécessitent toutefois un examen plus approfondi.

Motivation de l'urgence : le contournement ouest montre de manière saisissante ce qu'un contournement autoroutier peut apporter en termes de soulagement du trafic. La Suisse entière attend l'achèvement total du réseau – et la région, encore une amélioration de la circulation. Pour que la proposition « Axe ouest : mieux comme ça » ne cause pas de retards inutiles, il y a lieu d'agir rapidement.

Réponse du Conseil-exécutif

Remarques introductives

La planification du contournement de Bienne par l'ouest est le résultat d'un processus participatif qui s'est étendu sur plusieurs années, effectué en étroite collaboration avec les communes, organisations, entreprises et associations concernées, et au cours duquel des variantes très différentes ont été développées, évaluées et finalement rejetées. Des solutions avec un long tunnel, comme prévu par la proposition alternative « Axe ouest : mieux comme ça ! » ont ainsi déjà été envisagées, puis rejetées.

L'objectif poursuivi a toujours été de délester efficacement du trafic la région de Bienne. Un premier projet général (PG) a été approuvé en 1999 déjà. La région a demandé par la suite une optimisation des jonctions. Dans le même temps, de nouvelles prescriptions de sécurité pour les tunnels routiers sont entrées en vigueur, et ont nécessité un remaniement complet du projet. Après une étude de projet complexe, le Conseil fédéral a finalement approuvé en 2014 le nouveau projet général, qui prévoit une jonction complète à Bienne centre et une demi-jonction au

Faubourg du Lac. Le PG correspond à la solution souhaitée par le groupe de travail régional représentatif que le canton avait institué à l'époque, sous la direction de Hans Stöckli, actuellement conseiller aux Etats, et qui était alors maire de Bienne.

Le canton a par la suite élaboré le projet définitif en collaboration avec les communes et associations concernées, et l'a soumis pour approbation à la Confédération en mars 2017. Le projet comprend le raccordement à la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port), le contournement de Vigneules, ainsi que la branche ouest proprement dite avec les nouveaux tunnels City et Weidteile et les nouvelles jonctions Faubourg du Lac et Bienne centre. La mise à l'enquête publique des plans a eu lieu en 2017. Quelque 600 oppositions ont été déposées, ce qui n'est pas exceptionnel vu l'ampleur du projet. Les premières évaluations ont montré que les deux tiers environ des oppositions ont été formées par des personnes non habilitées, ou concernent des demandes particulières de propriétaires (demandes d'indemnité et de dédommagement, p. ex.). Un tiers environ des oppositions comprennent des critiques de fond à l'encontre du projet. Le DETEC, à qui il revient d'approuver les plans, recueille actuellement les prises de position du canton et des offices fédéraux concernés. La procédure demandera sans doute encore un certain temps.

En novembre 2017, le comité « Axe ouest : pas comme ça ! » a présenté une proposition alternative, « Axe ouest : mieux comme ça ! ». Il exige de suspendre la procédure en cours, et demande à la Confédération et au canton d'examiner et de développer la proposition alternative dans le cadre d'un processus participatif.

Réponses aux demandes formulées dans la motion

1. La motion demande une vérification factuelle en deux étapes de la proposition alternative :
 - premièrement, un examen sommaire visant à déterminer si la proposition est dans l'ensemble réalisable, s'intéressant en particulier aux effets sur le trafic ainsi qu'aux aspects de construction, techniques et financiers, et aux impacts du point de vue du développement durable ;
 - deuxièmement, si les résultats de l'examen sommaire la justifient, une étude détaillée de la faisabilité technique de cette proposition alternative.

L'examen sommaire de faisabilité demandé en premier lieu a été effectué. En ce qui concerne les effets sur le trafic, les experts de l'OPC et de l'OFROU parviennent clairement à la conclusion que la proposition alternative améliorerait nettement moins la circulation dans les quartiers aujourd'hui fortement engorgés que le projet définitif officiel. Sans les nouvelles jonctions autoroutières du Faubourg du Lac et de Bienne centre, le volume de trafic resterait notamment très important sur la rue du Débarcadère et la rue de Berne, avec les répercussions négatives que cela comporte (bruit, pollution, embouteillages). Les allègements de trafic indiqués dans la proposition alternative ne sont pas plausibles.

L'examen sommaire a également montré que si la proposition alternative semblait effectivement réalisable sur le plan de la construction et de la technique, elle présentait cependant d'importants inconvénients : le tunnel de cinq kilomètres à tube unique proposé par le comité serait plus difficile à exploiter, et davantage sujet à des perturbations que les tunnels de City et de Weidteile, à deux tubes, et qui permettent de séparer les sens de circulation. Des questions sont également en suspens dans le domaine de la sécurité, car la proposition alternative a été conçue avec un système d'issues de secours (inadaptées pour les personnes handicapées) repris du domaine de la construction ferroviaire, avec des stations multifonction-

nelles. La question de savoir si ce système convient pour les tunnels routiers devrait donc tout d'abord être clarifiée. Mais une chose est sûre : la réalisation des stations multifonctionnelles nécessiterait inévitablement des travaux importants, avec plusieurs grandes fouilles en surface.

Les répercussions financières également sont bien plus incertaines que ce qui avait été annoncé précédemment. Le comité lui-même a entretemps nettement revu à la hausse son estimation des coûts de la proposition alternative, et table actuellement sur des coûts d'environ 1,6 milliard de francs, avec une précision d'au mieux plus ou moins 30 pour cent. Les coûts du projet définitif officiel ont quant à eux été budgétisés à hauteur d'environ 2,2 milliards de francs, avec une précision de plus ou moins 10 pour cent. Par ailleurs, pour le canton, la part des coûts prise en charge par la Confédération constitue un paramètre essentiel. Pour le projet définitif officiel, la participation de la Confédération s'élève à environ 87 pour cent des coûts. Pour le projet alternatif, cette participation serait nettement plus faible, car la Confédération ne s'engagerait probablement que pour les coûts du tunnel de contournement, sans financer la transformation des axes de circulation actuels en boulevards urbains pour le trafic local. L'OFROU a en outre déjà annoncé qu'il considérerait comme insuffisant le rapport coût-utilité de la proposition alternative.

En résumé, sur la base de l'examen sommaire demandé au point 1 comme première étape, le Conseil-exécutif parvient aux conclusions suivantes :

- La proposition alternative devrait en principe être réalisable.
- Elle désengorgerait nettement moins bien les quartiers que le projet définitif : elle atteindrait au maximum 50 pour cent des effets sur le trafic du projet officiel.
- En tenant compte de la précision d'évaluation des coûts et des risques, les coûts bruts de la proposition alternative s'élèveraient à environ 85 pour cent des coûts du projet officiel.
- La subvention fédérale serait nettement plus basse, ce qui signifie que pour le canton et les communes, les coûts nets ne seraient guère inférieurs.
- L'OFROU s'est déjà exprimé contre la proposition alternative.

Le point 1 demande, dans une deuxième étape, de procéder à l'étude détaillée de la proposition alternative dans la mesure où l'examen sommaire permet de conclure à des effets sur le trafic comparables et à la faisabilité globale de celle-ci. Comme indiqué ci-dessus, ces conditions ne sont pas remplies, car les effets sur le trafic seraient nettement moins importants que ceux du projet définitif. Conformément à la motion, il n'y a donc pas lieu de procéder à une étude détaillée, et le point 1 peut être adopté et classé.

En outre, la proposition alternative « Axe ouest : mieux comme ça ! » n'a été développée que sous une forme très rudimentaire. Pour une comparaison sérieuse selon les principes du développement durable, la proposition alternative devrait atteindre le même niveau de planification que le projet définitif, ce qui nécessiterait des dizaines de millions de francs. L'OFROU a annoncé à maintes reprises qu'il n'était plus disposé à cofinancer des coûts de planification supplémentaires pour le contournement ouest de Bienne par l'A5. L'ensemble des coûts des études et des travaux de planification supplémentaires devraient donc être pris en charge par le canton et les communes. Et ce pour une issue incertaine, car la proposition alternative n'étant pas compatible avec le projet approuvé, l'élaboration d'un nouveau projet général devrait être soumise à l'approbation de la Confédération. Le PG fixe en effet de manière contraignante les jonctions, le nombre de voies ainsi que le tracé de la route. Il est de même im-

possible de savoir si la proposition alternative serait effectivement mieux acceptée par la population que le projet officiel.

2. Les conditions d'une vérification factuelle détaillée n'étant pas réunies, la demande de rendre publics les résultats de cette étude sous une forme appropriée est sans objet. Le Conseil-exécutif propose donc le rejet du point 2 de la motion.

Destinataire

- Grand Conseil