

Biel/Bienne, le 27 mai 2019

Communiqué de presse

## **Le groupe de dialogue autour de l'autoroute urbaine biennoise progresse**

**Le débat concernant la controverse autour de l'axe Ouest a donné lieu aujourd'hui aux premières décisions : le groupe de dialogue a approuvé les statuts et discuté d'une possible manière de procéder. Après un état des lieux historique des tracés, les participants ont demandé que la comparaison des variantes soit établie de manière impartiale et holistique. C'est en effet la seule façon de pouvoir corriger les erreurs déjà commises.**

Les statuts récemment approuvés (« Processus de dialogue autour de l'axe Ouest biennois ») l'indiquent sans équivoque : l'équipe centrale et le groupe de dialogue aspirent tous deux à parvenir à un large consensus, prennent les décisions à l'amiable et ne votent pas. Ce principe a déjà fait ses preuves lors de la première réunion du groupe de dialogue. Le débat a à nouveau eu lieu dans une ambiance constructive et axée sur la recherche de solutions. Une large acceptation future des solutions proposées ne pourra être obtenue qu'à la condition qu'elles soient élaborées en commun et dans un processus transparent. Les partisans et les opposants du projet d'axe Ouest ont été unanimes sur ce point dès le départ – malgré la résistance de représentants isolés des autorités. Ces derniers avaient en effet déjà exigé à plusieurs reprises une procédure rapide par vote. Aucune solution susceptible d'être acceptée par une majorité n'a pourtant jamais été obtenue dans l'urgence par le passé.

Fritz Kobi, ingénieur en chef d'arrondissement durant de longues années à l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne, a présenté, lors de l'état des lieux, un choix d'anciennes variantes de l'autoroute. Monsieur Kobi a souligné qu'il faut se déterminer rapidement sur une ligne directrice. Benedikt Loderer, architecte de renom et représentant du comité « Axe Ouest – pas comme ça ? », a averti qu'il faut rester attentifs à ce qu'aucune variante ne soit trop rapidement écartée comme cela s'est déjà produit par le passé. D'autres opposants de l'axe Ouest ont également exigé que la comparaison des variantes ne soit pas effectuée uniquement du point de vue des ingénieurs mobilité, mais plutôt de manière holistique - en tenant compte des préoccupations environnementales, sociales, économiques et urbanistiques. Les prévisions de trafic erronées et d'autres conditions-cadres doivent également être remises en question de manière critique. L'évolution de la mobilité, par exemple en raison de la digitalisation, doit être incluse. Tant les partisans que les opposants ont déclaré qu'il fallait d'abord procéder à une analyse conjointe du problème.

## AXE OUEST: PAS COMME ÇA!

Finalement, deux autres organisations ont été intégrées aujourd'hui dans le groupe de dialogue : il s'agit de « Réseau Lac de Biemme » ainsi que de la « Conférence régionale des transports ». Ce sont donc désormais 30 institutions, issues de trois camps (partisans, opposants et autorités), qui participent au processus de dialogue.

### Pour plus de renseignements :

Benedikt Loderer, membre du groupe de dialogue et auteur de „Das Bieler Dreieck – eine kleine Geschichte der Autobahn 1953-2017“, groupe de travail Urbanisme du comité « Axe Ouest – pas comme ça ! »

+41 79 403 51 36

Mélanie Meier, membre de l'équipe centrale, porte-parole de „Biel notre amour“ (français)

+41 78 821 86 54

Gabriela Neuhaus, membre du groupe principal et initiatrice de „IG Hüb Sorg zur Stadt“

+41 79 435 81 30

Catherine Duttweiler, membre de l'équipe centrale, porte-parole du comité « Axe Ouest – pas comme ça ! »

+41 79 370 13 26

### **Etat des lieux de qui s'est passé jusqu'ici et ce qui suivra**

Après que les projets d'autoroute de la Confédération et du canton se sont heurtés à une opposition croissante dans la région, le processus de dialogue participatif autour de l'axe Ouest biennois a été amorcé le 21 décembre 2018 par la délégation des autorités de l'A5, et a démarré lors de la « **table ronde** » du **8 février 2019**. A présent, un groupe de dialogue composé des représentants et des représentantes de 30 institutions (partisans, opposants et autorités) a pour tâche de trouver **d'ici fin juin 2020 une solution largement acceptée** pour remédier à la controverse de l'axe Ouest.

Le groupe est modéré par Hans Werder, ancien secrétaire général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Une **équipe centrale**, composée de 11 membres, effectue les travaux préliminaires nécessaires, s'est déjà réuni à deux reprises en avril et en mai, mais n'a aucun pouvoir décisionnel. Afin de jeter **les bases d'une recherche de solution constructive**, l'équipe centrale a soumis, au cours des cinq dernières semaines, des règles du jeu contraignantes dans les statuts à l'intention du groupe de dialogue, et va à présent proposer une manière de procéder pour l'évaluation des différentes variantes ainsi que pour les mandats d'expertise. La prochaine séance de l'équipe centrale se tiendra le 20 juin et la rencontre du groupe de dialogue aura lieu le 4 juillet.

**Le processus de dialogue biennois s'est déroulé jusqu'ici de manière exemplaire**, si l'on considère que, ces 60 dernières années, les propositions des autorités et des commissions d'experts se sont toujours brisées contre les écueils géographie et la résistance des habitants de la région - mais également parce que les opposantes et les opposants n'étaient pas pris au sérieux. Entretemps, 13 organisations se sont engagées en faveur d'un tracé compatible avec la vie urbaine, sans jonctions au centre-ville : Patrimoine Bernois, Mobilité piétonne Suisse, « IG Hüb Sorg zur Stadt », comité « Biel notre amour », comité « Axe Ouest – pas comme ça ! », LQV Biel/Bienne, Pro Natura, Pro Velo, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, ATE, association « Biemme debout ! », « Gruppe S » ainsi que le WWF.

Les projets actuels de la Confédération et du Canton prévoient dix jonctions complètes et demi-jonctions autour de Biemme – autant qu'à Zurich. Etant donné que le tracé de l'autoroute passe au milieu de la nappe phréatique, l'axe Ouest de 7,2 km serait **la route nationale la plus chère de Suisse, avec des coûts d'au moins 2,2 milliards de francs** ; la construction de l'axe Ouest biennois coûterait ainsi plus cher que le second tube du Gotthard long de 16,9 km.

La délégation des autorités de l'A5 – composée des communes de la région ainsi que des représentants de la Confédération et du canton – a décidé, suite à la forte pression populaire, d'entamer un processus de dialogue. Début novembre 2018, env. 5'000 personnes avaient en effet manifesté contre le projet définitif avec ses deux jonctions autoroutières ouvertes en plein centre-ville ; une enquête représentative des médias Gassmann a montré quelques jours plus tard que seulement 21 % de la population soutenait le projet officiel ; **49 % soutiennent** le projet alternatif « **Axe Ouest : mieux comme ça !** » élaboré bénévolement par le comité « Axe Ouest – pas comme ça ! » ; **16 % ne veulent carrément pas d'autoroute urbaine**.