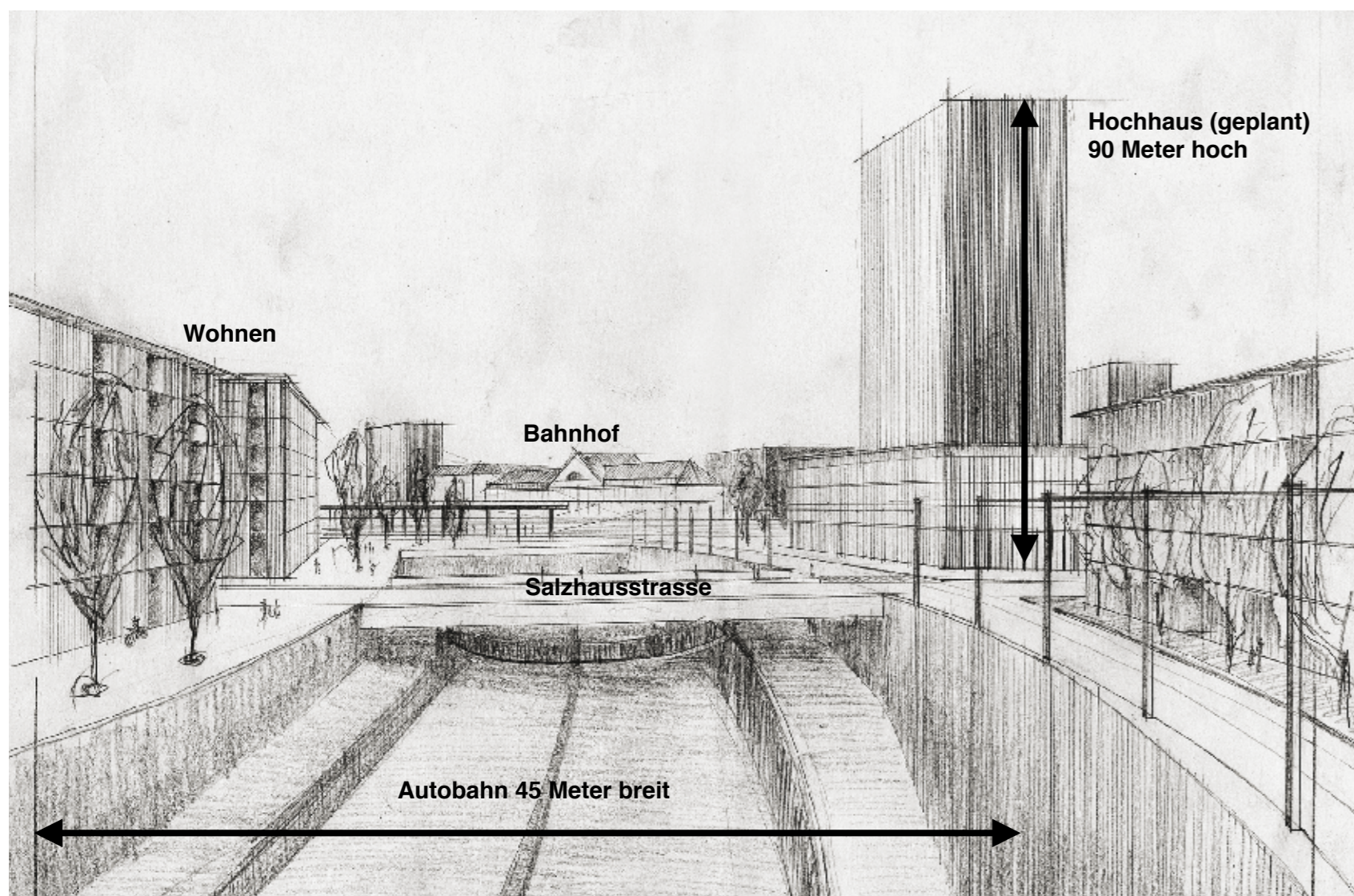


# Axe Ouest : pas comme ça !



La jonction autoroutière de la gare intégrée dans le tissu urbain : vue depuis le Champ-du-Moulin en direction de la gare (image officielle de l'exposition de la planification d'accompagnement urbanistique 2017)

## Planification urbaine : n'importe comment - n'importe où - n'importe quand

La garniture d'abord – voilà une bonne description de ce qu'est véritablement la planification d'accompagnement urbanistique de la branche ouest de l'autoroute A5. Un beau glaçage rose est censé faire croire à la population biennoise que ce gâteau indigeste est en fait délicieux. On verra bien plus tard de quoi il s'agit réellement – deux jonctions autoroutières au cœur de la ville.

Daniel Sigrist, Thomas Zahnd  
Komitee „Westast so nicht!“

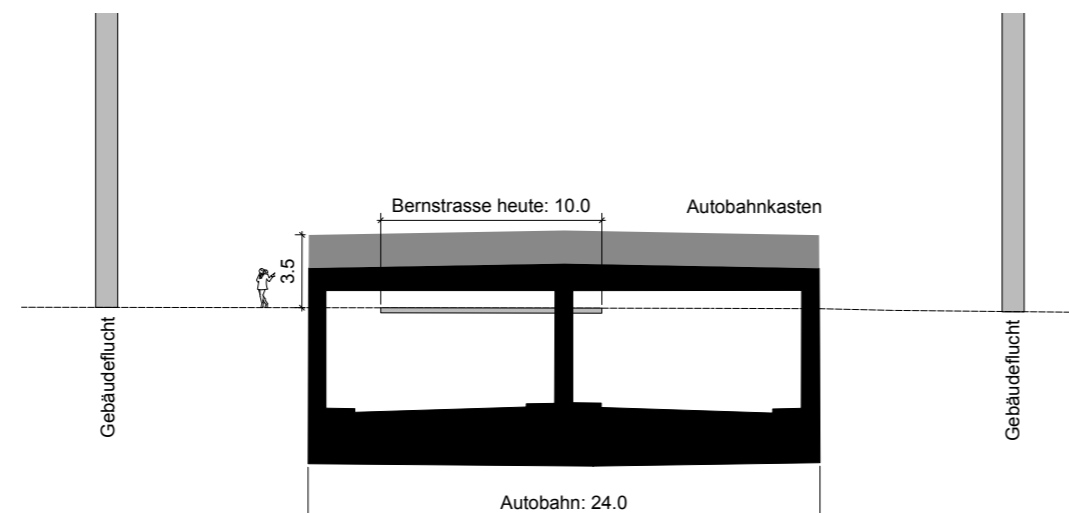
L'urbanisme moderne se soucie de l'amélioration de la qualité de vie, de la conception d'espaces publics et d'un développement urbain réfléchi. Paris, Londres, Copenhague, Zurich, Berne : toutes ces villes ont à cœur d'offrir une meilleure qualité de vie à leurs habitants et prennent des mesures pour réduire le trafic motorisé.

La ville de Bienne de son côté veut remettre en cause ces beaux principes en construisant deux jonctions autoroutières en plein centre-ville. La planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'autoroute A5 tente obstinément de dissimuler les problèmes engendrés par ces jonctions. Au nom du concept de la tabula rasa, elle sacrifie des quartiers entiers et veut faire passer ça pour une opportunité. La construction des jonctions autoroutières aura pour conséquence la démolition de 71 maisons et l'abattage de centaines d'arbres. La planification urbaine dans sa forme actuelle prévoit en outre la disparition de secteurs entiers de plusieurs quartiers, par ex. le quartier de Gurnigel. En lieu et place d'un développement urbain progressif et en phase avec les besoins des temps modernes, des complexes urbanistiques vont être approuvés qui ne pourront être construits qu'au plus tôt à partir de 2040, après la mise en service de l'autoroute A5. Si l'un des proprié-

taires fonciers concernés refuse de vendre, c'est tout un morceau de ville qui pourrait ne pas voir le jour. En bref : sans les jonctions, la planification aurait un tout autre visage : il serait alors possible de développer cette zone, centrale et d'importance aussi bien pour Bienne que pour Nidau, de manière réfléchie et par étapes.

**Construction de nouveaux logements le long de l'autoroute et de sa voie d'accès (rue de la Gabelle)**

Paradoxe extrême : alors que, d'un côté, les appartements du quartier des Weidteile seront soulagés du bruit de la circulation, d'un autre, les nouveaux logements prévus le long de la jonction autoroutière de la gare et de la rue de la Gabelle se verront exposés aux nouvelles nuisances sonores. Pour comparer : aujourd'hui, 17'500 véhicules traversent chaque jour le quartier des Weidteile ; en 2040, ce seront 24'400 véhicules qui



Profil en travers de la tranchée couverte de l'autoroute dans le quartier des Weidteile, secteur de la rue Gugler

emprunteront quotidiennement la rue de la Gabelle.

**Espace vert sur la tranchée couverte de l'autoroute**

Les plans relatifs à la planification d'accompagnement suggèrent l'aménagement d'un parc à niveau sur l'ensemble de la surface des Weidteile. Dans les faits, ce quartier sera divisé par la tranchée couverte de l'autoroute, dont la hauteur pourra atteindre jusqu'à 3.5 m au-dessus du sol. Un espace urbain de qualité ne pourra être obtenu qu'avec la mise en souterrain complète de l'autoroute. Et cela éviterait d'avoir recours aux jonctions autoroutières de la gare et des Prés-de-la-Rive. En outre, la planification d'accompagnement ne répond pas à la question : que deviennent les maisons du quartier des Weidteile en attendant 2040 ? Seront-elles rénovées ou, au contraire, démolies ? Qui habitera à cet endroit pendant la durée des travaux ? Et, en 2040, qui au juste habitera dans ces complexes ?

**Un manque d'espaces publics**

Les plans relatifs à la planification d'accompagnement ne montrent pas l'aménagement des espaces publics, et ne traitent ni de l'organisation du trafic local ni des déplacements à

piet et à vélo, qui doivent pourtant absolument être encouragés. Des secteurs importants en sont absents : la Place Guido-Müller, la Place Johann-Verresius, le nouveau passage sous-voies de la gare avec l'arrêt du BTI, la rue de Morat, etc. Ou encore la rue de la Gabelle : comment pourra-t-on traverser cette rue qui accueillera à l'avenir 24'400 véhicules par jour ? Elle traverse tout de même un quartier où de nombreux édifices à six étages sont prévus des deux côtés, censés accueillir des logements et des commerces ainsi que plusieurs destinations à usage public (la gare, le campus Biel/Bienne de la haute école spécialisée, le Parc suisse d'innovation, le Centre de formation professionnelle CPP, la résidence pour seniors, le Centre multimédia, le centre commercial, etc.). Il ne faut pas laisser l'aménagement des espaces publics et l'organisation du trafic local aux mains des constructeurs autoroutiers !

**Nidau pourra-t-elle faire face ?**

La construction des nouveaux édifices prévus par la planification d'accompagnement urbanistique (quartiers de Weidteile et de Gurnigel), le gigantesque projet « AggloJac » et le lotissement Moserareal seront synonymes d'une forte croissance pour Nidau, croissance dont il ne faut

pas sous-estimer les conséquences. Cette commune est déjà contrainte aujourd'hui, et ce jusqu'en 2021, à renoncer à presque tous les investissements n'ayant pas de rapport avec la planification scolaire. Une première hausse d'impôts est dès lors inévitable.

**La machine à trafic des Prés-de-la-Rive**

La construction de la jonction des Prés-de-la-Rive entraînera l'abattage d'une allée de marronniers centenaires et l'élargissement de la rue de Neuchâtel qui sera aménagée en tranchée. L'espace ainsi libéré permettra de réaliser un carrefour avec une signalisation lumineuse, car le trafic lié à l'autoroute est prioritaire. Il sera alors difficilement possible de se rendre aux Prés-de-la-Rive à vélo, les écoliers seront complètement dépassés. La rue de Neuchâtel en direction de Vignevules conservera la même largeur qu'actuellement, et les prévisions indiquent qu'en 2040 elle accueillera toujours 6'000 véhicules quotidiennement. Elle fait partie des projets de routes nationales et sera classée à l'avenir en tant que route à grand débit.

**L'embouteillage du Faubourg du Lac perdure**

Le Faubourg du Lac connaît actuel-

### Axe Ouest : pas comme ça !

En novembre 2015, le comité « Axe Ouest : pas comme ça ! » a été fondé par 12 personnes, dans le but d'empêcher la construction des jonctions autoroutières de la gare et des Prés-de-la-Rive. Dans leur forme actuelle, ces deux jonctions à ciel ouvert détruisent l'espace urbain et entravent toute possibilité de mobilité durable. De plus en plus de personnes arrivent à cette conclusion. Le comité compte déjà plus de 1100 membres – nombre qui augmente chaque jour ! Ils sont tous du même avis : ce qui n'est pas encore construit peut être modifié ! Le débat autour du sens et du but des jonctions autoroutières au cœur de la ville est lancé.

Devenir membre :  
www.westastsonicht.ch > Contact  
Cotisation : CHF 20.–

Compte postal 61-723340-2  
IBAN: CH03 0900 0000 6172 3340 2

WESTAST SO NICHT!  
Postfach 938  
2501 Biel/Bienne

info@westastsonicht.ch  
www.westastsonicht.ch

www.facebook.com/westastsonicht



Jonction autoroutière de la gare à huit voies : vue depuis le Champ-du-Moulin en direction de la gare (image officielle de la branche Ouest de l'autoroute A5, Office des ponts et chaussées du canton de Berne)



L'autoroute à huit voies de Wankdorf à Berne. Elle est située en périphérie, dans la zone industrielle, et non en plein centre-ville comme à Bienne. Berne a besoin d'un seul niveau, Bienne de trois.

lement une fréquentation de 14'000 véhicules par jour ; en 2040 - conformément aux modélisations des ingénieurs en charge de la planification autoroutière - également 14'000. En 2040, le Pont-du-Moulin accueillera encore 18'000 véhicules, contre 20'000 aujourd'hui. La charge de trafic reste inchangée ; l'embouteillage sera toujours présent, et ce malgré les jonctions autoroutières de la branche Ouest.

**Toujours aucune mesure d'accompagnement pour la branche Est**

La branche Est de l'autoroute permet de délester plus de routes que ne le fait la branche Ouest. La condition préalable en était la mise en œuvre

de mesures d'accompagnement en matière de trafic. La séance d'information de janvier 2017 sur la planification d'accompagnement urbanistique a cependant montré que la ville de Bienne n'en est pas encore là : alors que la mise en service de la branche Est de l'autoroute est prévue en automne 2017, la ville de Bienne n'a encore élaboré aucun projet d'exécution qui soit financièrement assuré et détaillé pour la réalisation des mesures d'accompagnement. L'absence de comptages prouve également que la ville n'est pas prête pour la mise en service de l'autoroute. Des comptages de la circulation sont en effet absolument nécessaires si l'on veut pouvoir contrôler son efficacité. La ville a prévu de démarrer les comptages

au plus tôt en juin 2017, c'est-à-dire pendant une période de vacances peu représentative. La branche Est de l'autoroute sera mise en service en automne 2017. L'occasion de récolter des données de référence utiles suffisamment tôt a été manquée.

**Les jonctions ne délestent rien**

C'est maintenant officiel : le trafic d'agglomération représente 80% du trafic total, et c'est pour lui que deux jonctions autoroutières sont construites en plein centre-ville. Pourtant, les charges de trafic attendues sur un grand nombre de rues seront soit plus élevées soit identiques à celles que l'on connaît aujourd'hui (rue du Canal, Faubourg du Lac, rue

### Quelques anecdotes

- Expo '64, émission hebdomadaire : venez tous en voiture, l'autoroute est construite, il y a suffisamment de places de parc pour tous ! À cette époque, on aurait dit que toutes les communes s'efforçaient d'attirer l'autoroute le plus près possible de leurs villages.
- 1970, après le rejet du projet de route à quatre voies entre la Place fédérale et la Waisenhausplatz, un journaliste du « Bund » accuse les femmes bernoises d'entraver la marche du progrès. C'était en effet la deuxième fois que les femmes participaient à une votation communale. Le plan général communal des transports de 1964 passait alors à la trappe. Il prévoyait, entre autres, un carrefour à trois niveaux.
- 2008, « Bieler Tagblatt » du 28 avril : « On peut se demander si une

ville comme Bienne a réellement besoin de quatre jonctions » s'interrogeait la conseillère d'État Barbara Egger-Jenzer. Résultat : aujourd'hui il ne s'agit pas de 4, mais bien de 5 jonctions ! Que sont devenus les planificateurs qui avaient recommandé à Madame Egger-Jenzer la construction d'un tracé à deux voies plutôt que la jonction autoroutière à huit voies actuellement prévue en plein centre-ville ?

- 2017 : « Bienne a besoin de jonctions autoroutières au centre-ville, afin que les personnes assistant aux matchs puissent emprunter l'autoroute pour se rendre de la Tissot Arena au lac pour y boire un verre de blanc » (Erich Fehr, maire de Bienne, lors de la séance d'information de janvier 2017 sur la planification d'accompagnement urbanistique)



Rue de Morat aujourd'hui : 11'000 véhicules avec la branche Ouest (2040) : 16'000 véhicules (modèle des transports OPC Canton de Berne)



Rue du Canal aujourd'hui : 20'000 véhicules avec la branche Ouest (2040) : 18'000 véhicules



Route d'Orpund aujourd'hui : 11'000 véhicules avec la branche Ouest (2040) : 20'100 véhicules (modèle des transports OPC Canton de Berne)