

**ARGUMENTAIRE POUR LA PRISE DE POSITION EN RAPPORT
AVEC LA PLANIFICATION D'ACCOMPAGNEMENT DE LA BRANCHE OUEST
JANVIER 2017**

Principaux arguments

- Les deux jonctions à ciel ouvert du Faubourg du Lac et de Bienne Centre sont superflues. Elles détruisent l'espace urbain.
- Les jonctions autoroutières en ville génèrent du trafic supplémentaire.
- 5 jonctions autoroutières pour une petite ville, c'est trop: nulle part ailleurs en Suisse ne trouve-t-on 5 jonctions sur 7 km.
- La planification d'accompagnement met en évidence la tentative de dissimulation des problèmes posés par les jonctions autoroutières. Sans elles, la planification aurait un tout autre visage!
- Le développement urbain de la ville de Bienne se ferait dans de bien meilleures conditions sans ces deux jonctions. Le potentiel urbanistique existant au sud de la gare (abattoir) pourrait être valorisé d'une manière nettement plus créative et tournée vers l'avenir qu'avec une jonction autoroutière.
- La construction des jonctions autoroutières au centre-ville aura pour conséquence la démolition de 71 maisons et l'abattage de centaines d'arbres, des secteurs entiers de plusieurs quartiers vont disparaître. Sur la planche à dessin, des développements urbanistiques qui ne verront le jour qu'à partir de 2040 sont esquissés. Il est néanmoins fort probable que les besoins de la population ne soient plus les mêmes dans 20 - 25 ans.
- Avec un coût de 2.2 milliards de francs et une longueur de 2.3 km, la branche Ouest devient l'autoroute la plus chère de Suisse. D'après les directives de l'OFROU, les coûts d'exploitation et d'entretien devraient se monter à 44.6 millions de francs par an.
- Bien que le processus participatif parte d'une bonne intention, il n'en reste pas moins discutable étant donné que les personnes consultées ne savent pas encore exactement à quoi ressemblera la branche Ouest dans sa forme définitive. La planification d'accompagnement urbanistique n'est pas suffisamment aboutie pour faire l'objet d'une approbation.

LES TRANSPORTS

Selon les chiffres officiels, 80% du trafic est interne. Cela signifie que 20% seulement des déplacements constituent le trafic de transit dont une nouvelle autoroute traversant Bienne doit débarrasser le centre-ville. Pourtant, le trafic sera toujours là: avec les jonctions autoroutières, la fréquentation sur le Pont-du-Moulin, le Faubourg du Lac, la rue

du Morat, la rue de la Gabelle et d'autres encore sera identique, voire supérieure, à la fréquentation actuelle. Et ceci malgré les mesures d'accompagnement. La planification d'accompagnement part du principe que le contournement autoroutier absorbera le trafic interne. Or personne ne pourra obliger un automobiliste circulant entre Mâche et les Prés-de-la-Rive ou entre le quartier des Tilleuls et Vigneules à emprunter l'autoroute! Passer par la ville restera beaucoup plus rapide. Pour cela, il faudrait mettre en œuvre de nombreuses mesures d'accompagnement (fermeture de certaines rues en ville, etc.), mais la planification n'en fait pas mention.

Même pour la branche Est, dont la mise en service est prévue en septembre 2017, aucun projet d'exécution pour la réalisation des mesures d'accompagnement n'a encore été élaboré. Par ailleurs, leur emplacement et leur mode de financement n'ont toujours pas été clarifiés.

La planification d'accompagnement reste muette sur les questions concernant l'avenir des « modes doux » à Bienne. Exemples: comment traverser à pied ou à vélo les places Guido-Müller et Verresius? Ou encore comment se rendre à pied ou à vélo de Nidau au centre-ville de Bienne, et, de là, au lac?

Les piétons et les cyclistes ne sont que peu pris en considération par la planification d'accompagnement. Des mesures concrètes en leur faveur manquent encore.

LES FINANCES

Pour ce qui est du mode de financement des mesures d'accompagnement, le mystère reste entier. Le conseil communal part du principe que les électeurs accepteront en temps voulu l'attribution des moyens nécessaires et que des investisseurs privés se chargeront de construire les complexes immobiliers prévus. Pourtant ni l'un ni l'autre n'est garanti. Qui investira les centaines de millions de francs nécessaires à la réalisation des logements et des bureaux proposés? Combien de temps ces surfaces resteront-elles des terrains vagues dans le cas où aucun investisseur ne se présente?

Et que se passera-t-il si la population n'est pas prête à voter en faveur des millions nécessaires au financement des mesures d'accompagnement de la branche Ouest?

L'acquisition des terrains

La planification d'accompagnement prévoit la construction de grands complexes immobiliers. S'il arrive que le propriétaire d'une des parcelles concernées refuse de vendre, ces complexes ne pourront pas voir le jour.

Le développement urbain

Les nouveaux bâtiments prévus (Gurnigelstrasse) devront pour la plupart être réalisés sur le territoire de Nidau, qui sera submergée par ce soudain développement. Car une croissance rapide implique également la construction de nouvelles infrastructures (écoles, garderies, installations sportives, etc.)

L'accès au lac

La planification d'accompagnement ne fait pas mention de certains éléments importants dont dépendra la qualité de vie de la population pendant les travaux de la branche Ouest.

Par exemple, en ce qui concerne les Prés-de-la-Rive: quels surfaces et accès resteront ouverts au public? A quoi peut-on s'attendre en termes de nuisances sonores et de vibrations dans cette zone de loisirs de proximité?

Le quartier des Weidteile

Le quartier des Weidteile est aujourd'hui inesthétique, divisé et bruyant. L'amélioration proposée est réjouissante. On peut toutefois regretter que la route de Berne ne sera pas suffisamment enterrée: les plans relatifs à la planification d'accompagnement suggèrent l'aménagement d'un parc à niveau sur l'ensemble de la surface. Dans les faits, le quartier des Weidteile sera divisé par la tranchée couverte de l'autoroute, dont la hauteur atteindra jusqu'à 3.5 mètres au-dessus du sol. L'autoroute devrait clairement être enterrée plus profondément.

Cela fait des décennies que l'abaissement de la Bernstrasse aurait pu être effectué, ce qui aurait déjà permis de valoriser le quartier des Weidteile. Rien n'empêche de réaliser cette mise en souterrain, même sans la construction de la branche Ouest.

Le nouveau quartier des Weidteile devrait, on l'espère, attirer de nombreux habitants. S'agira-t-il d'un quartier sans voitures ou, dans le cas contraire, comment la circulation y sera-t-elle gérée? Y aura-t-il besoin d'un nouvel établissement scolaire pour les nombreux enfants du quartier? Qui le paiera?

La jonction de la gare – Bienne Centre

Il est prévu que le secteur le long de la jonction autoroutière et de la rue de la Gabelle accueille de nouveaux bureaux et logements. En dessous passe l'autoroute. A proximité se trouvera le gigantesque giratoire de la jonction. On se demande s'il sera véritablement possible de vivre ou de travailler dans un tel environnement. Cela reviendrait à habiter à côté de la jonction autoroutière de Wankdorf à Berne (à la différence près que celle-ci ne se situe pas au centre-ville).

L'élargissement de la rue de la Gabelle, déjà fortement fréquentée, attirera davantage de trafic. Par où passera-t-il?

Sur la place Verresius, les embouteillages sont déjà quotidiens. Qu'advient-il de la file d'attente? Engendrera-t-elle à son tour un embouteillage sur l'autoroute?

Le Faubourg du Lac

Les Prés-de-la-Rive verront leur surface diminuer en raison de l'élargissement de la rue de Neuchâtel. La rue du Débarcadère, quant à elle, continuera d'exister en tant que route d'évitement. Une « valorisation » des Prés-de-la-Rive est prévue. De quelle manière? D'où viendra la nouvelle superficie?

L'élargissement du passage du Faubourg du Lac sous le remblai de la voie CFF est une bonne chose. Pour quelle raison ne peut-il pas être réalisé sans la demi-jonction?

Une voie bus continue aménagée sur le tracé de l'ancienne voie ferrée le long de la rue de Neuchâtel avec un passage élargi vers le quartier du Pasquart résoudrait le problème des

bus coincés dans les embouteillages pour les habitants de Vigneules.

La sortie de l'autoroute occupera la moitié de l'actuel secteur du Krautkuchen. La planification d'accompagnement envisage que le Krautkuchen soit – soit-disant – valorisé sous forme de parc. De quelle manière? Un parc autour du trou?

Durant les travaux (c'est-à-dire durant de nombreuses années), Les Prés-de-la-Rive le long de la rue de Neuchâtel ne seront plus utilisables par la population, par les cirques de passage ou pour toute autre manifestation culturelle ou sportive. Ils sont devenus le terrain à bâtir de la branche Ouest. Faut-il vraiment que les déblais soient déposés à cet endroit, idéalement situé au bord du lac?