



## L'ÉDITO

PHILIPPE OUDOT  
poudot@journaldujura.ch

### Le choix du cœur, ou celui de la raison

A un peu plus de sept semaines du vote décisif des Prévôtois sur le destin cantonal de leur cité, Jurassiens et Bernois fourbissent leurs armes pour tenter de convaincre les indécis – s'il en reste encore. Hier, sur un score quasi stalinien, les députés jurassiens ont adopté le message du canton qui figurera dans la documentation officielle que la Municipalité de Moutier enverra prochainement au corps électoral: 58 voix sans opposition, avec une seule abstention. Et comme un seul homme, les parlementaires ont ensuite entonné, comme il se doit, La Rauracienne.

Au même moment, le Gouvernement bernois remettait en mains propres au maire de Moutier son propre message à l'attention des Prévôtois. Au grand dam de Marcel Winistoerfer, visiblement mal à l'aise, et qui aurait nettement préféré être de la fête du côté de Delémont... D'aucuns ont cru déceler, dans la démarche bernoise, un contre-feu pour éviter que toute l'attention ne se focalise sur les promesses – pardon, les engagements... – pris par les parlementaires jurassiens. Il ne faut pas chercher si loin: si collision de date il y a eu, c'est simplement parce que les deux parties avaient jusqu'à hier pour remettre leur message aux autorités prévôtoises.

Ainsi donc, lorsqu'ils recevront leur matériel de vote, les citoyens de la Prévôté auront toutes les cartes en main pour décider en toute connaissance de cause de l'avenir institutionnel de leur cité. Alors que le Jura fait vibrer la corde identitaire et joue sur l'enthousiasme et l'émotion, Berne mise sur la raison et rappelle tout ce dont bénéficie aujourd'hui Moutier en étant bernoise. Du côté de Delémont, on a les yeux de Chimène pour la cité prévôtoise et, la main sur le cœur, on s'engage à la transformer en Canaan, cette terre promise où coulent le lait et le miel.

Du côté bernois, on reste très terre à terre en dressant la liste des acquis: à Moutier, une place de travail sur cinq est liée à son appartenance cantonale actuelle. La cité abrite deux écoles de formation post-obligatoire dont l'avenir serait incertain en cas de changement de canton – tout comme celui de son site hospitalier. Aux Prévôtois donc de dire s'ils préfèrent les avantages actuels aux promesses de lendemain qui chantent, mais aux perspectives hypothétiques.

# Dernière chance pour les opposants à l'autoroute

**BIENNE** Le comité «Axe Ouest: pas comme ça!» est plus déterminé que jamais à faire changer le projet de contournement autoroutier. Il a jusqu'au 23 mai pour aider les mécontents à faire opposition. Après des mois de débats, autorités et opposants campent sur leurs positions. **PAGE 3**

## Berne vante ses acquis, le Jura prend des engagements



STÉPHANE GERBER

**VOTATION DU 18 JUIN** Alors que le Parlement jurassien adoptait à la quasi-unanimité le message du Jura aux citoyens prévôtois, le vice-chancelier bernois Michel Walthert (à g.) a remis hier celui du canton de Berne au maire de Moutier Marcel Winistoerfer. **PAGES 7 ET 8**

ANITA VOZZA



**HOCKEY SUR GLACE**  
Tramelan et Moutier fixés sur la formule **PAGE 13**

**TOUR DE ROMANDIE**  
Un septième succès pour Michael Albasini **PAGE 15**

**BERNE**  
Pas d'alternative à l'initiative populaire Rasa **PAGE 21**

**SOMMAIRE**

Avis mortuaires	<b>PAGE 11</b>
Divertissement	<b>PAGE 12</b>
TV	<b>PAGE 20</b>

Retrouvez Le Journal du Jura sur  
Disponible sur **App Store** **Google play**



### **BIENNE** A quelques coups de raquettes des courts de la Gurzelen

L'association «Tennis Champagne» veut créer d'ici cet été deux courts de tennis destinés au grand public dans l'ancien stade de foot. Pour y parvenir, une petite équipe a lancé une campagne de récolte de fonds sur internet. Objectif: 30 000 fr. en un mois. **PAGE 4**

ARCHIVES/MATTHIAS KÄSER



### **BIENNE** Elmar Mock en lice pour le titre d'inventeur européen de l'année

Co-inventeur de la montre Swatch et fondateur de la société Creaholic, Elmar Mock est l'un des trois finalistes nommés pour le Prix de l'inventeur européen 2017. Le «Géo Trouvetou des temps modernes» est en lice dans la catégorie Œuvre d'une vie. **PAGE 6**

**BRANCHE OUEST** Le projet de contournement autoroutier à l'Ouest de Bienne est dans la dernière ligne droite. Malgré plusieurs mois d'échanges et de débats, les opposants et les partisans n'ont pas fait bouger leur ligne d'un millimètre

# A l'Ouest de Bienne, rien de nouveau

TEXTES: JULIEN BAUMANN

## 1. Les jonctions



OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES

### A PRENDRE OU À LAISSER

Les autorités sont formelles: à partir du moment où la Confédération a donné son feu vert au projet général en août 2015, plus aucune modification d'ampleur ne peut être opérée sans revoir tout le projet depuis le début. Sous le slogan «Ce qui n'est pas construit peut encore être modifié», les opposants estiment qu'il est possible de renoncer à une ou aux deux sorties d'autoroute sans que le projet reparte à zéro. Stefan Graf admet que ce slogan est «séduisant» et que des changements «sont possibles en théorie». Mais, ajoute-t-il, «en pratique, toute modification importante nécessite un nouveau projet général validé par la Confédération. Cette dernière et le canton ont fait savoir clairement qu'ils n'allaient pas financer de nouvelles variantes et de nouvelles études pour la branche Ouest.»

### ILS NE LÂCHENT RIEN!

Le comité «Axe Ouest: pas comme ça!» estime pour sa part que tout reste possible. Les opposants partent du principe que jusqu'au premier coup de pioche, le projet peut encore changer. Pour y parvenir, ils comptent sur un soulèvement populaire suffisamment important qui obligerait les autorités à faire machine arrière. Selon le comité, des modifications ne signifient pas qu'il faille abandonner le projet dans son entier. Barbara Engel estime que les autorités ne disent pas toute la vérité et que des changements sont effectivement possibles: «Bien sûr, il faudrait adapter la planification, mais pas tout reprendre à zéro. Si les autorités biennoises disent que le projet est trop grand et pas efficace, le Conseil fédéral serait tout de suite d'accord puisqu'il pourrait économiser les 400 millions que coûtent les deux jonctions.»

Le projet de contournement Ouest de Bienne par l'A5 entre dans sa dernière phase. Le JdJ a décidé de faire le point de la situation sur les différends qui opposent encore les partisans du projet au comité «Axe Ouest: pas comme ça!» Après des mois d'échanges d'arguments contradictoires et malgré la mise à l'enquête publique du projet final à la fin du mois de mars, les représentants des deux parties campent sur leurs positions. Nous avons donné la parole à Stefan Graf, chef de projet général pour le canton de Berne, et Barbara Engel, responsable de la communication du comité d'opposants pour qu'ils s'expriment sur les principaux points de divergence qui les séparent.

### Conseils juridiques

Pour «Axe Ouest: pas comme ça!», la mise à l'enquête publique est l'ultime possibilité d'obtenir des modifications de ce projet. Les opposants ont prévenu qu'ils ne lâcheraient rien. La période permettant de faire opposition au contournement de Bienne par l'A5 à l'Ouest de la ville s'est ouverte il y a dix jours et court jusqu'au 23 mai. Seules les personnes, associations, organisations et communes directement concernées ou touchées par le projet peuvent formuler des oppositions. Il s'agit d'une étape cruciale pour le comité «Axe Ouest: pas comme ça!» qui a réuni en une année et demie plus de 1200 membres dans le but de faire plier les autorités cantonales et fédérales afin qu'elles renvoient leurs ambitions à la baisse, notamment en supprimant les deux jonctions prévues derrière la gare et au faubourg du Lac.

Dans cette dernière ligne droite, les opposants mettent toutes les chances de leur côté. Pour assurer le dépôt d'un nombre important d'oppositions, le comité organise depuis le début de cette semaine des séances de conseils juridiques tous les lundis et mercredis soir durant un mois à la salle commune de la coopérative FAB-A (ruelle de la Fabrique 1). Une séance d'information a par ailleurs réuni une centaine de personnes mardi soir au Centre Müller selon les organisateurs.

### Large consultation

La procédure de planification du réseau autoroutier en Suisse est de la compétence de la Confédération et n'est donc pas soumise à votation. Les autorités estiment avoir déjà largement pris en compte les besoins et les remarques de la population en 2012 lors d'une procédure de consultation autour d'un groupe de travail qui réunissait des représentants des communes et d'organisations concernées. Le projet général qui a découlé de cette consultation a été accepté par la Confédération en août 2015.

## 3. Les effets sur le trafic



CAPTURE D'ÉCRAN

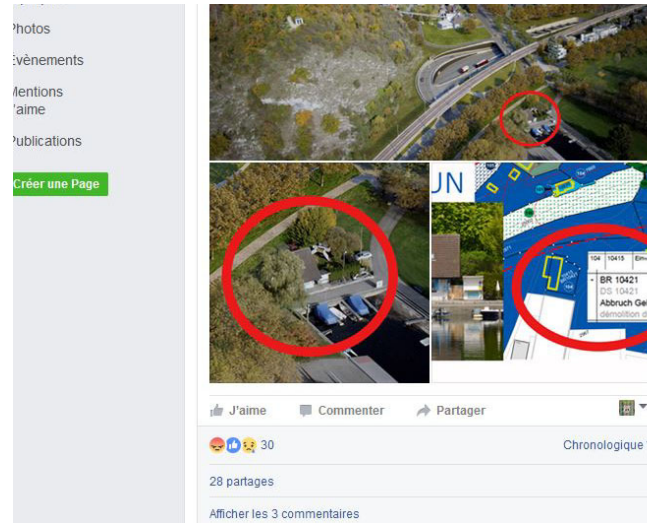
### CE SERA PIRE QU'AVANT

Les opposants doutent que l'autoroute réduise sensiblement le trafic en ville. S'appuyant sur une étude du canton, ils parlent de stagnation de la situation, voire d'augmentation du trafic dans certains quartiers. Quelques chiffres: à Nidau, 20 000 véhicules circulent aujourd'hui, on en prévoit 17 300 en 2040. À la route d'Orpund ce sont 11 600 véhicules par jour contre 18 300 dans 30 ans. Au faubourg du Lac, on en compte actuellement 14 400 contre 14 200 en 2040. Pour les partisans, il faut voir la situation dans sa globalité et la branche Ouest permettra de développer des solutions de mobilité douce. «Favoriser la mobilité douce est une question de volonté. Ça n'a rien à faire avec la construction d'une autoroute ou de jonctions», rétorque Barbara Engel.

### CERTAINES ROUTES LIBÉRÉES

Pour les défenseurs de la branche Ouest, il ne fait aucun doute que de combler ce «trou» dans le réseau autoroutier suisse va permettre de délester de nombreuses routes et quartiers biennois du trafic. Face aux chiffres avancés par les opposants, Stefan Graf répond que de manière générale, le contournement va réduire massivement le trafic à l'intérieur de la ville. S'appuyant sur la même étude que les opposants, il rappelle que la route de Berne, où circulent quelque 18 000 véhicules par jour, sera fermée. Même chose pour la rue du Débarcadère qui doit aussi profiter principalement aux piétons et aux cyclistes. Le canton estime encore qu'à la route de Mâche, le trafic devrait passer de 22 000 véhicules à 8 200 une fois l'autoroute achevée.

## 2. Guerre des images



CAPTURE D'ÉCRAN

### UNE TROMPERIE

Depuis sa création, le comité «Axe Ouest: pas comme ça!» se bat sur le front des images. Reprenant les modèles mis à disposition par les autorités, ils estiment que les autorités essaient de minimiser l'impact de l'autoroute sur la ville. Dernières failles pointées du doigt et publiée sur les réseaux sociaux: l'existence sur un photomontage du bâtiment Neptune qui doit en réalité être détruit (photos ci-dessus) ou encore la future rue de la Gabelle. Le pont qui passe sur la jonction Centre est illustré par le canton comme étant une zone presque piétonne alors qu'elle sera, selon les opposants, un axe routier important. «On n'est pas en train de pinailler sur des détails. Cela montre que les autorités essaient systématiquement d'embellir le projet», commente Barbara Engel.

### SE FAIRE UNE IDÉE

Confronté aux images citées ci-contre, Stefan Graf répond, concernant le bâtiment Neptune qu'il «devra être détruit durant les travaux, mais qu'il pourra être reconstruit à l'identique et au même endroit après coup, raison pour laquelle il figure sur la visualisation.» Concernant le pont qui doit surplomber la jonction, le canton répond que «tout reste à faire» et que l'ouvrage «est dévolu à la circulation de quartier permet une mixité des fonctions». Pour justifier la présence de piétons, Stefan Graf précise encore que «les personnages servent à donner l'échelle humaine, à tous les niveaux. Que ce soit pour traverser, pour entretenir, ils donnent une référence connue de l'échelle humaine, de manière à se rendre compte des proportions des ouvrages.»

## 4. Un chantier de plus de 10 ans



ARCHIVES

### UN LONG CALVAIRE

L'ampleur et la durée des travaux, (ci-dessus le chantier de la branche Est) font partie des points les plus critiqués par les opposants. Ils estiment qu'un tel chantier va couper l'accès au lac à toute une génération. «Durant 15 ans, le Strandboden, on peut l'oublier», affirme Barbara Engel. Mais n'est-ce pas un mal nécessaire? La ville de Neuchâtel a connu des travaux d'une telle ampleur il y a 30 ans. Aujourd'hui, sa population a survécu. «On va aussi survivre», concède Barbara Engel. «Mais une solution souterraine comme à Neuchâtel n'est plus possible à cause des nouvelles normes. Le projet à Bienne est tellement surdimensionné et, comme le montrent les chiffres, n'est pas une solution. Ça ne vaut pas toutes ces souffrances.»

### NUISANCES LIMITÉES

Le projet général mis à l'enquête publique estime que les travaux dureront entre 12 et 15 ans. Malgré les nuisances inévitables qu'entraînera le chantier, le canton se veut plutôt rassurant. Il rappelle que le chantier «se fera par étapes et que les travaux de constructions n'auront pas lieu partout et en même temps durant la période de construction». Stefan Graf assure que les grands axes routiers «restent ouverts et les accès seront garantis». Concernant le bord du lac, il n'est pas directement touché à en croire le chef de projet: «L'accès aux rives par le faubourg du Lac sera assuré durant toute la durée des travaux. Toutes les zones situées directement au bord du lac ne seront pas affectées par le chantier de l'autoroute.»