

Erreurs, erreurs d'interprétation, déclarations inexactes

Rectificatif au rapport technique sur l'A5 de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne

Le comité «Axe Ouest – pas comme ça!» rectifie, à l'aide de quelques exemples, les déclarations inexactes de la direction des travaux publics figurant dans le «rapport technique» et émises lors de la conférence de presse et devant les parties prenantes.

Affirmation 1: Le projet alternatif désengorge moins les quartiers. **Faux!**

- Les calculs du canton le montrent aussi: certains quartiers résidentiels très appréciés, comme le quartier de la gare, le Faubourg du Lac et la vieille ville de Nidau verront une diminution plus importante de leur charge de trafic.¹ Dans les autres quartiers de Nidau et de Bienne, les différences entre les deux variantes sont négligeables – à l'exception de l'axe rue de Berne-rue du Débarcadère² saisi que sur la rue de Neuchâtel, où la situation connaîtra une amélioration significative par rapport aux conditions actuelles.
- Le projet cantonal n'apporte pas de solution aux conditions de circulation dans la zone de la place Verresius: la nécessité, selon l'OFROU, d'une sortie d'autoroute sans embouteillages n'est possible qu'au détriment du trafic local et des bus publics, qui traversent le giratoire à une fréquence de 1-2 minutes.
- Les modélisations ne sont pas toujours compréhensibles, par exemple en ce qui concerne la rue de Berne (quartier des Weidteile, variante avec rampe): selon le canton, le projet alternatif entraînerait 37'000 trajets à cet endroit – et les calculs du canton pour 2030 sans le tunnel indiquent également 37'000 trajets.³ Il est invraisemblable que le nouveau tunnel de l'axe Ouest inclus dans le projet alternatif n'ait aucun impact sur la rue de Berne – le canton parle ailleurs d'un report de 12'000 véhicules.⁴
- Les prévisions du canton ne reposent pas sur les derniers chiffres à disposition: depuis la mise en service de l'axe Est, les flux de circulation ont uniquement été «modélisés» et «partiellement» pris en compte.⁵
- Les experts du canton écrivent que les mesures d'accompagnement du trafic prévues devraient être «examinées de manière critique» et adaptées à la «nouvelle situation» du projet «Axe Ouest: mieux comme ça!» (augmentation présumée de la part des trajets dans le tunnel).⁶ Cette recommandation n'a pas été suivie.

Conclusion: Les prévisions figurant dans le rapport technique sont unilatérales, dépassées et erronées. Une comparaison des variantes indépendante et exhaustive reste nécessaire!

Affirmation 2: Le projet alternatif ne permet pas de supprimer la coupure urbanistique existante entre la ville et le lac – contrairement au projet officiel. **Faux!**

- Aucun projet ne peut remédier à la coupure urbanistique existante, car elle est causée par le remblai de la voie ferrée.
- Le projet cantonal et ses deux tranchées ouvertes de 270 m de long entre la gare et le lac, d'une part, et entre le Faubourg du Lac et le lac, d'autre part, accentuent encore la coupure entre la ville et la zone de loisirs de proximité. Les importants impacts urbanistiques des deux jonctions au centre-ville de la variante officielle sont cependant évalués de manière positive dans le rapport technique, et décrits comme étant la «réunion de la ville et du lac».
- «Axe Ouest: mieux comme ça!» renonce complètement à ces deux jonctions et permet un accès sans obstacle aux Prés-de-la-Rive. L'impact urbanistique du projet alternatif est malgré tout qualifié de «pire».
- Cette évaluation urbanistique unilatérale provient exclusivement des collaborateurs de l'Office des ponts et chaussées bernois. L'impact urbanistique n'a en effet pas été examiné dans le rapport, contrairement à ce qui avait été demandé:⁷ les rapports fournis concernent uniquement les aspects techniques et liés aux transports.

Conclusion: Le rapport traite la question urbanistique de manière rudimentaire, unilatérale et en partie erronée. Une expertise urbanistique indépendante de l'administration reste nécessaire!

Affirmation 3: Les jusqu'à sept puits de ventilation et de secours du projet alternatif engendrent de hautes cheminées au cœur de la ville, qui surplombent les bâtiments environnants – une atteinte certaine à la structure urbaine.⁸ La construction de ces puits («stations multifonctionnelles») nécessite des chantiers de 50x40 m⁹ au centre-ville, dont un en plein cœur d'une réserve naturelle.¹⁰ **Faux!**

- Le concept de ventilation et d'aération d'«Axe Ouest: mieux comme ça!» fonctionne sans cheminées d'évacuation, comme cela a été confirmé dans le rapport d'experts Pöyry: «une centrale de ventilation à chaque portail suffit».¹¹

1 rapport technique (RT), pages 52-53

2 différence plot en annexe de «Verkehrstechnische Prüfung» par Rudolf Keller & Partner (RKP), en particulier avec la rampe de la route de Berne, Variante 2.

3 d'après les calculs du projet de mise à l'enquête du contournement Ouest de la ville de Bienne, 2016, AP 2016 scénario O DWV 2030

4 RT, page 53

5 déclarations de Neuhaus et Studer lors de la conférence de presse du 01.09.2018

6 rapport sur les transports RKP, page 19

7 aveu de Neuhaus lors de la séance d'information préalable pour les autorités ainsi que lors de la conférence de presse

8 RT, pages 54, 57 – référence aux stations multifonctionnelles pour la ventilation et les secours, qui, conformément aux prescriptions légales, doivent être plus hautes que les bâtiments compris dans un rayon de 50 m

9 déclarations de Studer et Neuhaus à la séance d'information préalable et à la conférence de presse

10 prise de position de Bächtold & Moor, page 10

11 prise de position de Pöyry (auparavant Elektrowatt), page 6

WESTAST SO NICHT!

- Les stations multifonctionnelles (proposées pour des raisons de confort) sont des puits de sortie essentiellement conçus pour l'exploitation et en cas d'incendie; la taille de la partie visible s'élève à 8 x 8 m; leur construction nécessite des excavations temporaires de 15 x 15 m au maximum; elles peuvent être construites en grande partie sous terre.¹²
- D'après les experts externes, le projet alternatif pourrait même être simplifié d'un point de vue constructif: « La nécessité de disposer de stations multifonctionnelles n'est en effet pas avérée ».¹³
- Les nuisances causées par le chantier des Prés-de-la-Rive et ses quelque 600'000 trajets de poids lourds à travers la ville pour les deux jonctions au centre-ville du projet cantonal sont beaucoup plus importantes

Conclusion: Pas besoin de hautes cheminées ni de gros chantier. Le canton omet de mentionner dans le rapport technique les déclarations de ses propres experts externes. Un rapport indépendant reste nécessaire pour corriger cela!

Affirmation 4: La construction de la variante alternative nécessite l'utilisation d'un procédé de congélation des sols, comme c'est le cas pour la variante officielle. Le Dr Martin Gysel, ingénieur civil spécialiste des tunnels, l'a confirmé au conseiller d'Etat Neuhaus et a indiqué que cette méthode ne posait pas de problèmes. Faux!

- Le Dr Martin Gysel, ingénieur civil spécialiste des tunnels, dément ces propos.¹⁴ La « meilleure variante », qu'il soutient, n'utilise aucun procédé de congélation, ainsi que l'attestent sans l'ombre d'un doute les documents relatifs au projet «Axe Ouest: mieux comme ça!». Quant au procédé de congélation prévu par le canton, le Dr Gysel avertit qu'il « n'est pas sans risque sous les voies CFF », car les vibrations causées par le trafic ferroviaire pourraient « briser le sol congelé ».¹⁵

Conclusion: Le procédé de congélation des sols que le canton souhaite utiliser sous la voie ferrée est un procédé risqué. «Axe Ouest: mieux comme ça!» y renonce et mise sur un autre tracé passant sous la nappe phréatique (cailloutis de la Suze). Le directeur des travaux publics Neuhaus ferait bien de prendre conscience de ces risques!

Affirmation 5: Le projet alternatif n'est pas compatible avec le projet général (PG). Un nouveau PG devrait donc être élaboré, ce qui retarderait la construction d'au moins dix ans; il est impossible pour cette même raison d'opter pour le tunnel de Port.¹⁶ Faux!

- Alors que le PG existait déjà, il a été possible de scinder les branches Est et Ouest au début des années 2000, de modifier la jonction d'Orpond et de réduire de moitié la jonction des Marais de Brügg

Conclusion: Si la volonté politique existait, il serait également possible d'optimiser le tracé de l'axe Ouest. A faire de toute urgence!

Affirmation 6: Le projet alternatif entraîne des coûts significativement plus élevés pour les communes et la contribution de la Confédération sera réduite.¹⁷ Spéculations!

- Dans le cas de l'axe Est, toutes les mesures d'accompagnement du trafic sur les routes communales ont été cofinancées par la Confédération. Pourquoi en serait-il autrement pour l'axe Ouest? La route de Berne est en outre une route cantonale.
- La clé de répartition du financement n'a pas encore été discutée. Aucune proposition n'a encore vu le jour.
- Les coûts de constructions totaux de «Axe Ouest: mieux comme ça!», inférieurs de plus de 600'000 millions de francs, parlent en sa faveur.

Conclusion: Cette déclaration inexacte a pour objectif d'effrayer la population et les communes. Les coûts totaux sont en fait tellement inférieurs que la marge de négociation est énorme!

Affirmation 7: L'évaluation technique a montré que le projet alternatif avait beaucoup trop de désavantages.

Erreur d'interprétation!

- Au cours d'interventions parlementaires et dans une lettre, le Grand Conseil, le Conseil de ville biennois et le gouvernement biennois ont demandé une vérification exhaustive (prise en compte des aspects liés à l'environnement, la durabilité, l'économie et la société). Malgré cela, le rapport se focalise presque exclusivement sur une analyse des impacts sur la circulation et sur la faisabilité technique, ce que les experts du canton eux-mêmes critiquent: « Il est impératif de vérifier et d'évaluer les résultats en gardant à l'esprit le contexte global – faisabilité technique, coûts, urbanisme, sécurité, environnement ».¹⁸

Conclusion: Le canton ne prend pas au sérieux ses propres experts. Une comparaison des variantes indépendante et exhaustive reste nécessaire!

¹² rectificatif du Dr Martin Gysel, ingénieur civil diplômé EPF/SIA, point 4

¹³ prise de position de Pöyry, page 6

¹⁴ rectificatif du Dr Martin Gysel, point 2

¹⁵ rapport technique du projet alternatif, Dr Martin Gysel, ingénieur civil diplômé EPF/SIA, page 6

¹⁶ déclarations de Neuhaus et Studer

¹⁷ comparaison technique, bref aperçu dans l'introduction et page 65

¹⁸ Keller & Partner, page 5