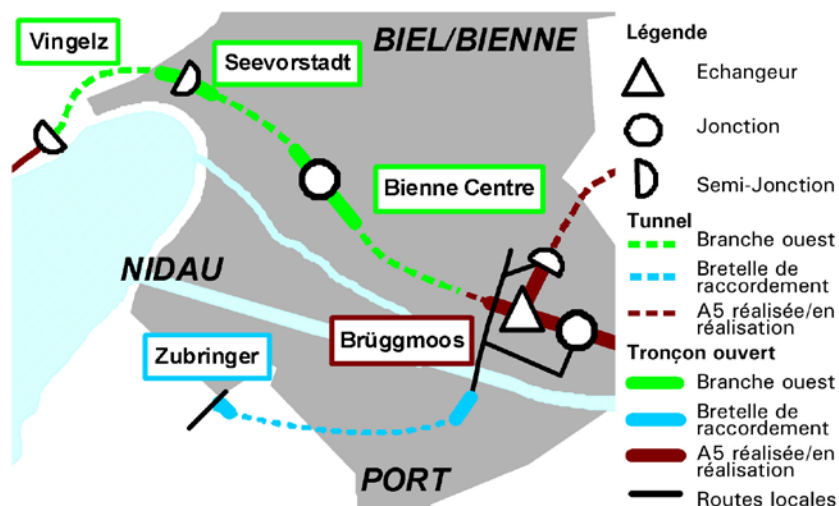


1. Situation initiale

Début 2009, la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du Canton de Berne (TTE) responsable de la planification et de la réalisation du contournement de Bienne par l'A5 a chargé un groupe de travail régional d'examiner le projet général de la branche Ouest approuvé par le Conseil fédéral en 1999. Les raccordements de Bienne-Centre et du faubourg du Lac ainsi que le tracé de la bretelle de raccordement de la rive droite du lac sont ici au premier plan.

Dans le rapport qu'il a adressé à la TTE fin juin 2010, le groupe de travail régional proposait

- une modification du tracé de la bretelle de raccordement de la rive droite du lac par rapport au projet général approuvé, soit via le tunnel de Port avec un raccordement à l'A5 par la jonction des Marais de Brügg;
- une semi-jonction au faubourg du Lac fonctionnant en direction de Soleure et/ou Berne (conformément au projet général approuvé);
- une jonction complète Bienne-Centre (conformément au projet général approuvé).



Le groupe de travail exigeait en outre le recouvrement complet de la jonction Bienne-Centre (avec système d'évacuation de fumées), sauf s'il était possible de présenter une «solution urbanistique convaincante» (groupe de travail dixit).

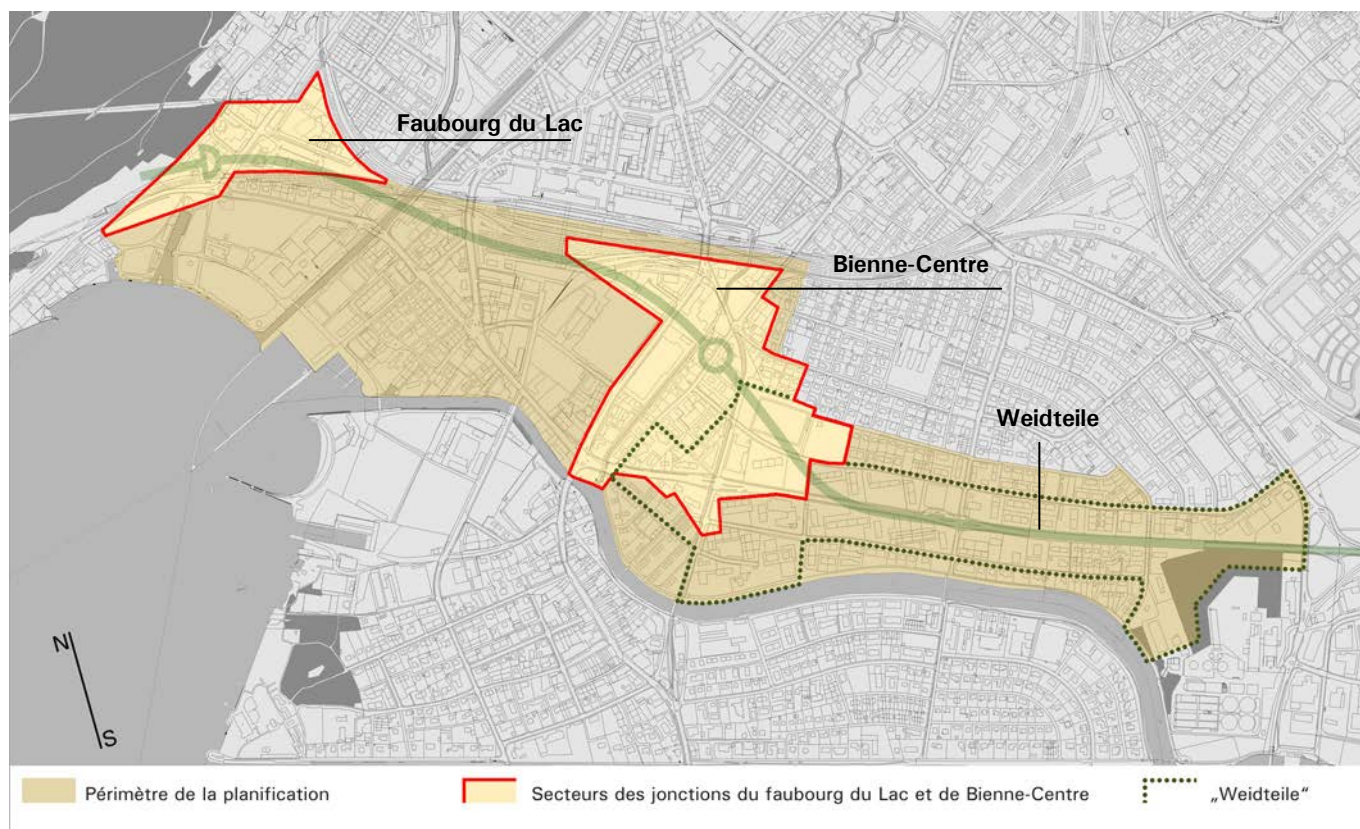
La délégation des autorités ayant approuvé les recommandations du groupe de travail régional le 30 août 2010, l'OFROU a donné mandat à la TTE d'élaborer un nouveau projet général. Eu égard à la nouvelle procédure d'approbation par le Conseil fédéral, il a été décidé d'élaborer en parallèle 2 variantes pour la jonction Bienne-Centre, l'une sans système d'évacuation des fumées et l'autre, avec un tel système. Le mandat englobait en plus la planification des mesures dites d'accompagnement en matière de circulation (MaC) ainsi que l'accompagnement de la planification urbanistique concernant le secteur de répercussion de la route nationale.

2. Accompagnement de la planification urbanistique

Ledit accompagnement de la planification urbanistique s'appuie sur les chances de valorisation urbanistique mises en exergue pour le groupe de travail régional dans le cadre des travaux concernant la structure urbanistique située dans la zone d'influence de la branche Ouest. Les secteurs concernés directement par la construction de la branche Ouest méritent une attention particulière, c'est-à-dire

- le quartier «Weidteile», où l'A5 est projetée sous forme de tranchée couverte à mi-profondeur, et l'axe de circulation supprimé entre la place Guido-Müller et les Marais-de-Brügg;
- les secteurs des jonctions du faubourg du Lac et de Bienne-Centre pour lesquels il s'avère nécessaire d'intégrer les jonctions dans l'architecture urbaine, bretelle de raccordement incluse.

L'objectif de l'accompagnement de la planification urbanistique est de déterminer un plan directeur dépassant le cadre communal concernant les parties des quartiers susmentionnées dans un cadre spatial et fonctionnel.



3. Planification expérimentale

La réalisation d'une procédure de projet urbanistique sur la base d'une planification dite expérimentale a permis de développer les conceptions déterminantes pour les endroits clés, en particulier les deux secteurs de jonctions que sont le faubourg du Lac et Bienne-Centre, nécessaires à la fixation du plan directeur intercommunal.

Le secteur de la jonction Bienne-Centre a posé des exigences particulières. Ici, il s'agit d'examiner les possibilités d'optimisation urbanistique sur la base des deux variantes (avec et sans système d'évacuation des fumées) en tenant compte des répercussions sur la jonction du faubourg du Lac (intégration de la centrale d'aération).

Ladite planification expérimentale a été réalisée sur la base d'une procédure de projet organisée en faisant appel aux 4 équipes suivantes:

- :mlzd, Biel/Bienne
- Communauté de travail
dv architectes & nomad, architectes SIA/FSU / Pascal Heyraud, arch.
paysagiste, Sion
- Arbeitsgemeinschaft
Feddersen & Klostermann / Brühlmann Loetscher
Architekten ETH/SIA/BSP, Zürich
- yellow z
urbanisme architecture, Zürich

Les travaux ont été accompagnés et appréciés par un jury se composant comme suit:

Experts

- Fritz Schumacher, Kantonsbaumeister, Kanton Basel-Stadt, présidence
- Franz Eberhard, dipl. Arch ETH/SIA/BSA, ehemaliger Direktor des Amtes für Städtebau, Zürich
- Ueli Marbach, dipl. Arch ETH/SIA/BSA, Zürich
- Beatrice Friedli, dipl. Landschaftsarchitektin FH/BSLA/SWB, Bern
- Peter Marti, Dr. oec. publ. Volkswirtschaftler / SVI, Brugg
- Andi Scheitlin, dipl. Architekt ETH/SIA/BSA, Luzern

Représentants et représentantes des associations professionnelles

- Patrimoine bernois:
Martin Ernst, Architekt BSA/SWB, Bern
- Fédération des urbanistes suisses:
Monika Saxer, Verkehrsplanerin SVI/FSU, dipl. Arch. ETH/SIA, Bern
- Fédération des architectes suisses:
Stephan Buchhofer, Architekt BSA, Biel/Bienne
- Société des ingénieurs et architectes suisses SIA:
Sibylle Thomke, dipl. Architektin MSAAD / SIA, Biel/Bienne

Représentants des communes:

- Erich Fehr, maire de Bienne
- Hubert Klopfenstein, directeur des travaux publics, Bienne
- Adrian Kneubühler, Stadtpräsident, Nidau

La direction générale de la planification expérimentale était subordonnée au groupe de pilotage composé comme suit:

- Stefan Graf, Office cantonal des ponts et chaussées, chef de projet de la branche Ouest
- Alfred Testuz, OFROU, achèvement du réseau
- Thierry Kreienbühl, OFROU, achèvement du réseau
- Stephan Ochsenbein, Gemeindeverwalter Nidau
- Hans-Peter Jungi, Abteilungsleiter Infrastruktur Nidau
- François Kuonen, urbaniste municipal, Bienne

Coordination: haag hähnle gmbh, Biel/Bienne



Après une évolution échelonnée du projet, le jury a rendu fin mai 2011 son appréciation des projets urbanistiques élaborés par les quatre équipes participantes. Le jury recommande ce qui suit:

- Afin de remplir les exigences urbanistiques de la façon la plus optimale possible, il convient d'approfondir la solution qui propose une jonction Bienne-Centre dans le prolongement de la rue de la Gabelle (cf. fig. 1).

S'il s'avère que cette solution de raccordement n'est pas adéquate, il est alors recommandé de poursuivre l'idée de l'aménagement d'une jonction intégrée dans un espace libre (cf. fig. 2).

- Au vu des études réalisées par les équipes participantes, il s'avère qu'un système d'évacuation des fumées n'apporte pas grand chose. L'emplacement et la disposition des possibilités de recouvrement supplémentaire indiquent que là où un tel système pourrait être réalisé, la plus-value urbanistique ne serait que modeste, étant donné que les avantages seraient très minimes pour les quartiers résidentiels limitrophes. Concrètement, cela signifie qu'un recouvrement de l'autoroute à l'ouest de la rue de la Gabelle permettrait certes de gagner une surface supplémentaire, mais celle-ci aurait une valeur limitée sur le plan de la qualité urbanistique et fonctionnelle du fait de son emplacement. Concernant le périmètre situé à l'est de la rue de la Gabelle, la nécessité de maintenir à ciel ouvert les rampes d'accès et les deux bretelles de raccordement a empêché tout profit urbanistique déterminant, étant donné qu'il serait impossible de modifier la portée de l'impact sur le milieu bâti ou les exigences en matière de protection contre le bruit, de réduire l'effet de séparation spatiale ou de gagner des surfaces appropriées sur le plan urbanistique.
- Il convient d'examiner des solutions urbanistiques permettant, au vu du délai lointain de réalisation, de préserver des marges de manœuvre en matière de planification et, simultanément, de tenir compte suffisamment des exigences requises quant à une évolution échelonnée du projet.
- La planification expérimentale relative au secteur de jonction au faubourg du Lac portait aussi sur des propositions de solutions prévoyant un aménagement concentré de la jonction du côté ville de la ligne de chemin de fer. Le jury a proposé une élaboration approfondie d'une jonction concentrée du côté ville de la ligne de chemin de fer (cf. fig. 3). Pour le cas où telle solution ne s'avérerait pas judicieuse, il est alors recommandé d'aménager une jonction axée sur la route de Neuchâtel (cf. fig. 4), tout en réduisant de manière acceptable les répercussions sur les Prés-de-la-Rive grâce à des mesures paysagères.

Illustrations:

-  Autoroute, jonctions
-  Réseau routier

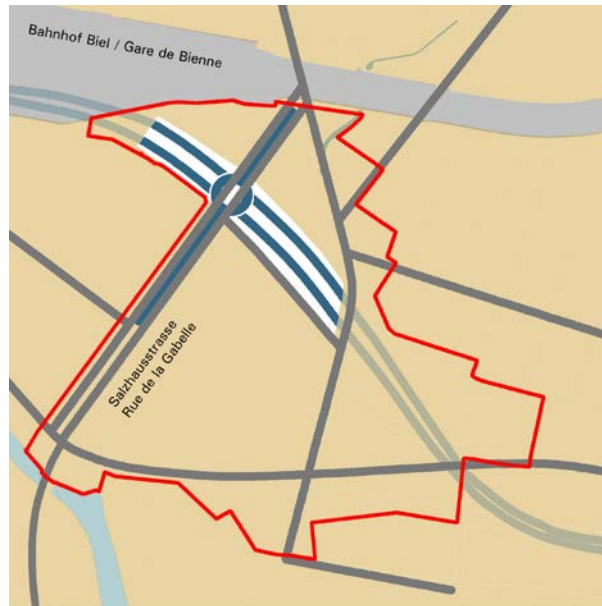


Fig. 1
Bienne-Centre
Jonction dans le
prolongement de la rue
de la Gabelle



Fig. 2
Bienne-Centre
Jonction intégrée
dans un espace libre



Fig. 3
Faubourg du Lac
Semi-jonction côté ville



Fig. 4
Faubourg du Lac
Semi-jonction axée sur
la route de Neuchâtel