

DISCOURS : conférence de presse

| | |
|--------------|---|
| Intervenante | Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat |
| Sujet | Branche Ouest de l'A5 ; optimisation du projet de la jonction Bienne Centre |
| Date | Jeudi 30 août 2007, 9 h 00 |
| Lieu | Bienne, Hôtel Elite, Rue de la Gare 14 <i>Le texte parlé fait foi.</i> |

Mesdames et Messieurs,

J'ai le plaisir de vous accueillir à cette conférence de presse. Voilà déjà une année que je vous ai informés pour la dernière fois de l'état du projet de l'A5 Biel-Bienne. Certains d'entre vous pourraient trouver qu'une année, c'est long, trop long. Je comprends que la population biennoise et la presse aimeraient être informées plus souvent de l'état d'avancement de ce chantier biennois du siècle. Je m'engage d'ailleurs moi-même pour que nous passions enfin de la planification à la réalisation.

Nous avons franchi cette étape pour la branche Est. Le premier coup de pioche sera en effet donné cet automne encore.

Quant à la branche Ouest, la situation est beaucoup plus délicate. En effet, construire une jonction autoroutière au centre d'une ville – vous allez le voir ce matin – est extrêmement complexe.

Il y a beaucoup d'exigences à remplir pour la jonction de Bienne Centre. Tellement que la tâche relève quasi de la quadrature du cercle. Disons-le d'emblée : il n'existe pas de solution répondant de manière optimale à toutes les exigences concernant le secteur de Bienne Centre.

Prenons les choses dans l'ordre.

Sans entrer dans les détails, j'aimerais rappeler quelques réflexions fondamentales sur lesquelles la planification de l'A5 Biel-Bienne se base. Les autoroutes sont normalement conçues comme voies rapides pour les moyennes et longues distances. En simplifiant, on peut dire qu'elles passent à la périphérie des villes. Concernant le présent projet, les communes, le canton et la Confédération ont convenu que l'A5 devait en outre remplir un autre rôle. Elle a ainsi une double fonction.

D'une part elle comble le tronçon manquant de la route à haut débit entre Neuchâtel et Soleure. Mais elle doit d'autre part permettre le contournement de Bienne, et ainsi désengorger la ville du trafic d'agglomération. C'est pourquoi de nombreuses jonctions sont prévues. Dont l'une, Bienne Centre, au coeur de la ville, qui n'est qu'à quelques centaines de mètres de la gare. Pas besoin d'être

devin pour comprendre qu'un projet pareil pose des difficultés.

Le degré de difficulté est apparu ces cinq dernières années, pendant lesquelles les aménagistes ainsi que les représentants du canton et des communes ont travaillé à l'optimisation du projet général. Lequel avait été approuvé par le Conseil fédéral en 1999. Ces années ont vu le cadre du projet changer fondamentalement. La Confédération a tiré les leçons des graves accidents survenus dans les tunnels du Mont-Blanc et du Gothard. Elle a beaucoup renforcé les normes de sécurité. Conséquence : le projet ne répond plus aux normes en vigueur. Certains points essentiels doivent donc être entièrement revus. Jürg Röthlisberger, vice-directeur de l'Office fédéral des routes, vous exposera tout à l'heure les exigences élevées en matière de sécurité posées aujourd'hui aux tunnels routiers. Pour l'instant, disons simplement que la jonction de Bienne Centre, notamment en raison des nouvelles normes en matière d'aération, ne peut plus être construite quasi entièrement en tunnel comme planifié au départ. Dans ce secteur, l'autoroute devra être à ciel ouvert (au niveau du sol ou en tranchée) sur un tronçon de plusieurs centaines de mètres.

Je suis consciente que la nouvelle n'est pas réjouissante pour la population biennoise. Je ne le sais que trop bien : la désillusion qu'elle provoquera est compréhensible. Je n'ai pas envie de le cacher : même si l'autoroute était construite en tranchée (couverte ou non), elle constituerait une ligne de coupure au milieu de la ville tout sauf bienvenue.

Je joue la franchise, car c'est la première fois que toutes les données sont bien établies. Pendant longtemps, la discussion sur les variantes s'est focalisée principalement sur la gestion du trafic. Aujourd'hui, tous les aspects essentiels ont été examinés : risques que représente la complexité du terrain, coûts, conséquences du renforcement des normes de sécurité. Il en est ressorti que construire une jonction autoroutière dans le centre de la ville est tout à fait logique, et réalisable. Mais les inconvénients avec lesquels Bienne devra composer sont eux aussi clairs maintenant.

Mais venons-en rapidement aux bonnes nouvelles ! L'atteinte portée au visage de la ville par la jonction de Bienne Centre pourra être limitée. Il faut pour cela un concept convaincant pour l'aménagement des abords de cette tranchée.

Divers exemples montrent que d'un tel concept peuvent émerger des solutions tout à fait adaptées au milieu urbain. Mais ces mesures d'accompagnement ne sont pas exclusivement du ressort des services de construction des routes nationales. Les autorités locales sont ainsi sollicitées. J'ai donc le plaisir de saluer en particulier le président de la ville de Bienne, Hans Stöckli, et celui de Nidau, Bernhard Stähli. Acteurs importants de la délégation des autorités, ils ont fait avancer le processus d'optimisation de la branche Ouest.

Nous aurons demain encore besoin d'un tel engagement concerté axé sur des solutions réalisables. Car on en est au stade de la décision définitive concernant la variante. S'agissant de Nidau, la situation est relativement claire à cet égard : pour ce qui est de la bretelle de raccordement de la rive droite du lac, qui doit assurer que la vieille ville soit désengorgée du trafic, le canton ne souhaite poursuivre les travaux que sur une seule variante. Une solution qui prévoit un tunnel sous la Thielle.

Concernant le secteur de Bienne Centre, trois propositions sont encore en discussion. Mes collaborateurs de l'Office des ponts et chaussées vous les présenteront tout à l'heure. Disons juste à

ce stade que, du point de vue du canton, les deux meilleures sont les variantes B et C.

D'autant plus du point de vue de l'aménagement urbain, car elles présentent à cet égard encore un grand potentiel d'amélioration. Ces deux variantes se basent en outre sur des idées de l'Office d'urbanisme de la ville de Bienne.

Nous savons maintenant que la jonction de Bienne Centre coûtera nettement plus que ce qui était prévu dans le projet général. Dans la présente évaluation, le canton a non seulement examiné des facteurs économiques quantifiables, mais aussi étudié l'impact sur l'environnement et le développement urbain. Nous voulons nous employer à faire accepter les surcoûts par la Confédération, car ces variantes garantissent l'intégration de la jonction Bienne Centre dans la ville. Mais nous n'avons des chances de convaincre sur la base de ces arguments que si nous présentons les choses de concert avec la région.

La branche Ouest ne peut être réalisée en temps utile que si toutes les parties prenantes mettent en avant leurs intérêts communs. Toute tentative de passer outre le cadre fixé par la Confédération est vouée à l'échec. Concernant les mesures de

sécurité, il ne faut pas faire d'exception et il n'y en aura pas.

Des jonctions autoroutières souterraines dans d'autres villes, volontiers évoquées à titre de comparaison, ne seraient plus autorisées aujourd'hui.

Le temps est venu pour la Confédération, le canton et la région de Bienne de s'accorder sur des principes, afin que la branche Ouest voie le jour dans des délais raisonnables. Il faut opter rapidement pour une variante, car les données sont maintenant connues. Je suis certaine que nous pourrons nous mettre d'accord dans les semaines à venir sur une proposition à présenter à l'Office fédéral des routes.

Je vous remercie de votre attention.