

EXPOSÉ

Conférencière	Madame Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat
Thème	Conférence de presse sur le contournement de Biel/Bienne par l'A5 : Projet définitif de Brüggmoos
Date	Jeudi, le 14 septembre 2006
Lieu	Biel/Bienne, A5 Pavillon Champs-de-Boujean <i>- Le texte parlé fait foi -</i>

Mesdames, Messieurs,

Je suis heureuse de vous accueillir dans ce bâtiment pour la première fois. Les visiteurs se familiariseront bientôt, je l'espère, avec le pavillon de l'A5. Il deviendra en effet, au cours des prochaines années, le centre d'information par excellence du plus grand chantier que Bienne ait connu.

Vous pouvez le constater vous-même : Le pavillon de l'A5, vêtu de rouge, ne passe pas inaperçu. Cette présentation avantageuse de l'A5 n'est pas le fruit du hasard. Je crois que nous tous - le canton en tant que maître d'ouvrage du projet de contournement de Biel-Bienne par l'A5, les autorités de Bienne et des communes avoisinantes, mais aussi la population de la région - pouvons être fiers de ce qui a été réalisé.

Après une planification qui s'est déroulée sur plusieurs décennies, et qui n'a pas toujours été facile, le projet de contournement autoroutier de Bienne devient enfin réalité. Dans quelques mois déjà, de lourdes machines de chantier investiront l'entrée du futur tunnel du Büttenberg.

J'aimerais vous présenter, en un rapide tour d'horizon, l'avancement de la planification de l'A5 dans la région de Bienne. Les spécialistes de l'Office cantonal des ponts et chaussées iront ensuite un peu plus dans les détails.

La partie Est du contournement, entre les Champs-de-Boujean et les Marais-de-Brügg, est la plus avancée. Les travaux préparatoires pourront commencer début 2007 déjà. Une année plus tard, le tunnelier entrera en action. Ce premier tronçon sera ouvert à la circulation en 2015.

Cette branche Est se poursuivra avec les travaux aux Marais-de-Brügg. A cet endroit, le trafic autoroutier sera dirigé sur trois axes : Soleure, Berne et Neuchâtel. Vous allez en apprendre un peu plus à ce sujet : cette partie du projet est extrêmement exigeante du point de vue technique. Les plans du projet définitif des Marais-de-Brügg seront mis en consultation publique de début octobre au début novembre. Ensuite, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), en sa qualité d'autorité de surveillance, traitera les éventuels recours.

La partie ouest du contournement, qui va des Marais-de-Brügg au Faubourg du Lac, est encore en cours de planification. Dans ce cas également, des décisions importantes ont été prises au cours des dernières semaines. J'y reviendrai plus tard. Voici d'abord quelques informations de base.

Avec ce contournement, Bienne disposera d'une autoroute à quatre voies ; c'est sans aucun doute une excellente nouvelle pour la population. Son tracé sera presque entièrement souterrain, depuis les Champs-de-Boujean jusqu'au Faubourg du Lac. Bien des Biennoises et des Biennois ont souhaité une autoroute souterraine, à l'exemple de Neuchâtel. Je crois que la présente solution répond dans une large mesure à cette attente. Et, en même temps, nous atteindrons des objectifs ambitieux, d'ordre supérieur : résoudre durablement les



problèmes de trafic de la ville de Bienne et combler une des dernières lacunes du réseau des routes nationales.

La décision que le canton a prise il y a quelque temps sur la fin du contournement, tout à l'ouest de Bienne, va exactement dans ce sens : pour le tunnel de Vigneules, nous allons poursuivre dans le sens de la variante la plus longue. Le tunnel qu'il est prévu de construire, long de 2,6 kilomètres, va du Faubourg du Lac jusqu'au lieu dit « Rusel », au sud-ouest du « Schlössli ».

Permettez-moi encore une remarque sur la manière dont nous avons trouvé des solutions fondées et réalisables, pour un projet difficile. En tant que maître d'ouvrage, le canton de Berne s'engage, depuis quelques années, pour un « processus de planification participative ». Cela veut dire que nous essayons d'englober tous les acteurs concernés dans l'optimisation d'un projet, ou du moins leurs représentants politiques. Par exemple le projet de contournement de Biel-Bienne. Vous serez informés tout à l'heure plus en détail sur la manière dont fonctionne ce processus de planification.

J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier tous les participants pour leur engagement infatigable. La tâche n'a pas toujours été facile, mais elle était dans l'ensemble très constructive. Et nous pouvons être fiers du résultat : dans le secteur des Marais-de-Brügg par exemple, le projet a bénéficié de nettes améliorations, aussi bien du point de vue technique que du point de vue écologique. Par ailleurs, les coûts sont moins élevés que prévu initialement.

Le processus de planification participative n'est toutefois pas un remède miracle. Il n'est pas toujours possible de répondre à toutes les demandes. Certaines idées ne sont tout simplement pas réalisables, que ce soit du point de vue financier ou du point de vue technique. C'est justement le cas pour la branche Ouest de l'A5, longtemps controversée : en ce qui concerne la jonction du Faubourg du Lac, la ville de Bienne et le canton ne sont pas arrivés à un consensus. Le canton s'est décidé, contre l'avis de la ville, pour une semi-jonction. Monsieur Walter Dinkel, ingénieur en chef cantonal, vous présentera tout à l'heure cette solution. Il expliquera pourquoi nous sommes convaincus qu'elle est la meilleure.

La décision du canton, qui est le maître d'ouvrage, ne peut pas être contestée. J'espère que nos arguments convaincront également les Biennaises et les Biennois qui se sont battus pour une autre solution. Et je pars du principe que la ville de Bienne acceptera la décision du canton et qu'elle lui offrira un soutien loyal. Dans le cas contraire la demande, justifiée, de Bienne pour construire l'autoroute le plus rapidement possible, se verrait contredite.

Vous vous souvenez sans doute de ce jour froid de février 2005, lorsque nous avons demandé, sur la Place fédérale, que l'A5 soit rapidement réalisée. Nous avons déposé 40'000 signatures à Berne. Pour les signataires, et pour la population de la région, Bienne se doit de poursuivre une politique constructive pour l'A5.

La branche Ouest de l'A5 donnera encore du fil à retordre. Mais je suis convaincue que, dans ce cas également, nous trouverons une solution en commun, une solution optimale pour Bienne.

Nous ne devons pas oublier que, même si la Suisse a une grande expérience en matière de construction d'autoroutes, tout n'est pas simple du point de vue technique. En tout cas pas à un coût raisonnable. Les fouilles profondes peuvent être à l'origine de surprises désagréables, en particulier à Bienne.

Voilà pour mon tour d'horizon. J'espère avoir bientôt l'occasion de vous accueillir à nouveau dans ce beau pavillon rouge de l'A5. Au plus tard lorsque le tunnelier – d'ailleurs un des plus grands qui n'ait jamais été mis en service en Suisse – creusera son premier mètre dans le Büttenberg.

Je vous remercie de votre attention.