

## Le chantier de l'A5 fait partie du quotidien des Biennois.

Une fois terminée, l'A5 Biel-Bienne améliorera durablement la situation du trafic et de l'environnement à Bienne. Toutefois, durant la période des travaux, un projet de construction de cette ampleur, réalisé dans une zone densément habitée, entraîne inévitablement des nuisances. Lorsque l'on construit dans des zones d'habitation, les inconvénients du bruit et des émissions de polluants atmosphériques sont provisoirement inévitables. La population riveraine des chantiers sera exposée dans certains cas à des nuisances considérables.

La construction de l'A5 aura aussi des incidences sur la vie de la population qui n'est pas directement touchée. Par exemple, on n'évitera pas certaines restrictions et des détours aux Prés-de-la-Rive pour accéder au lac. Il faut cependant songer que les travaux seront exécutés par étapes. Comme le tracé de l'A5 Biel-Bienne est en majeure partie souterrain, les tronçons de chantier ne seront jamais ouverts que sur une longueur de quelques centaines de mètres avant d'être recouverts.

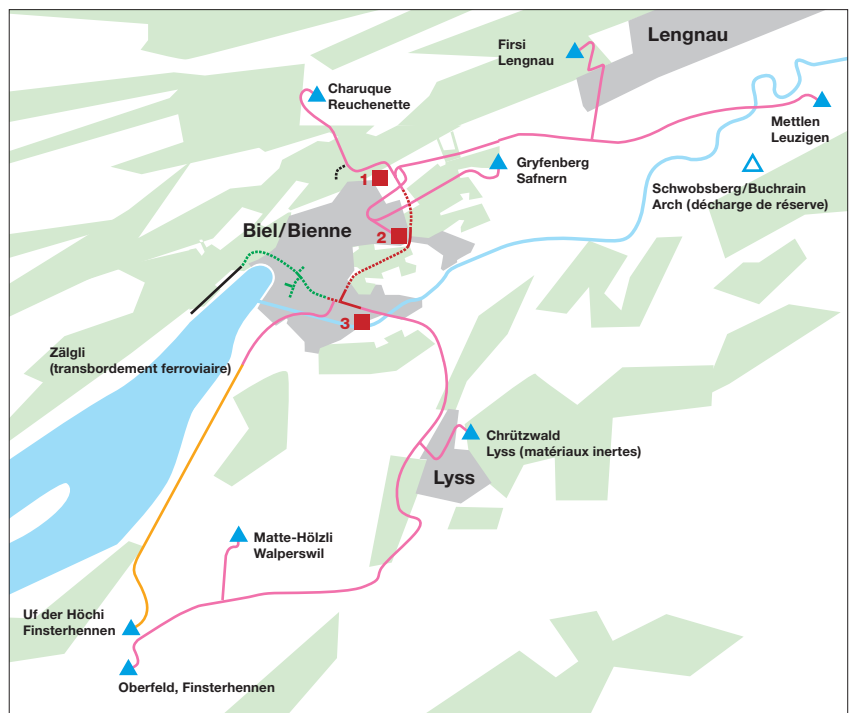


### Le matériel excavé de la branche Est sera transporté par le chantier

Les différents secteurs du projet de l'A5 ont atteint des stades de planification divers. C'est pourquoi les détails du déroulement des travaux ne sont pas encore tous connus. Le début des travaux de construction du contournement de Bienne est fixé au printemps 2007, à la hauteur du portail du tunnel du Büttenberg, aux Champs-de-Boujean. Le tracé de la branche Est, dont ce tunnel fait partie, sera en majeure partie souterrain. De ce fait, ce chantier n'aura que des effets localement limités sur les riverains. Le matériel d'excavation des tunnels du Büttenberg et du Längholz ne sera pas acheminé par le réseau routier local: il sera transporté en suivant le tracé déjà réalisé de l'A5 vers une grande place de construction aux Champs-de-Boujean. De là, le matériel sera réparti dans diverses décharges de la région.

En 2008 commenceront les travaux de construction aux Marais-de-Brügg. Ce projet partiel sera intégralement construit en tranchée couverte. Cette remarque vaut également pour les Weidteile, où le tracé de l'autoroute sera couvert. Le trafic ne sera pas dévié à large échelle durant la construction, mais dirigé à travers le chantier. Aux Marais-de-Brügg également, le transport du matériel d'excavation et de construction constituera temporairement une nuisance pour la population riveraine.

Les travaux de construction commenceront probablement en 2010 pour la branche Ouest. Cette partie de l'A5 Biel-Bienne, elle aussi, sera entièrement construite en tranchée couverte.



- 1 Chantier Champs-de-Boujean
- 2 Chantier Orpond
- 3 Chantier Marais-de-Brügg
- ▲ Décharges

### Le trafic passera à travers les chantiers

Le déroulement des travaux de construction est organisé de manière à desservir les chantiers de manière optimale et efficace. Mais l'objectif est aussi de minimiser les nuisances pour la population et de gérer le trafic sur les axes principaux existants de manière aussi fluide et ordonnée que possible. Le trafic sera dirigé à travers les chantiers ou sera dévié à petite échelle. Par exemple, pendant toute la durée des travaux de construction de la branche Est, le trafic sur l'axe d'entrée en provenance de Berne passera par la route de Berne jusqu'à la place Guido-Müller. Des mesures provisoires coûteuses devront être prises à cet effet. S'agissant de la branche Ouest, les détails de la gestion du trafic ne sont pas encore arrêtés.



### Les transport courts limitent la pollution

La construction de l'A5 engendrera temporairement et localement une augmentation des nuisances dues aux polluants atmosphériques. Ceux-ci proviendront d'une part des chantiers et d'autre part du transport de matériel d'excavation et de construction. On peut influencer ces émissions de manière déterminante en définissant des distances de transport aussi courtes que possible.

La plus grande part du matériel sera transporté par camions. On a certes étudié des voies de transport alternatives par le train ou le bateau, mais elles se sont avérées insuffisamment efficaces. Les quantités à transporter sont considérables. Pour le seul secteur des Marais-de-Brügg, quelque 500 000 m<sup>3</sup> de matériel seront livrés, entreposés ou enlevés. Ce volume représente 62 500 chargements de camion.

### Mesures anti-bruit dans les zones habitées

Il faut s'attendre à du bruit et à des vibrations dans l'environnement des places d'installation et des chantiers. L'installation des parois de palplanches et l'insertion des pieux sécants sont particulièrement bruyantes. Des digues de protection phonique seront élevées pour abriter les zones d'habitation et de détente des nuisances sonores. La population qui réside dans l'environnement des chantiers sera informée suffisamment tôt des travaux de construction particulièrement bruyants. Afin de diminuer les nuisances acoustiques, on veillera de surcroît à réduire les transports de construction à un minimum, à limiter la durée des travaux.

### Les flux des eaux souterraines seront surveillés en permanence

Dans les secteurs critiques, afin de minimiser l'impact sur les nappes phréatiques, l'A5 sera construite par étapes aussi petites que possible (de 200 à 300 mètres de longueur) dans des fouilles confinées. Aux endroits où le projet entre dans la zone du niveau maximal de la nappe phréatique, on aménagera un cuvelage étanche. En outre, les eaux souterraines seront soumises à un monitoring intensif durant les travaux de construction.