

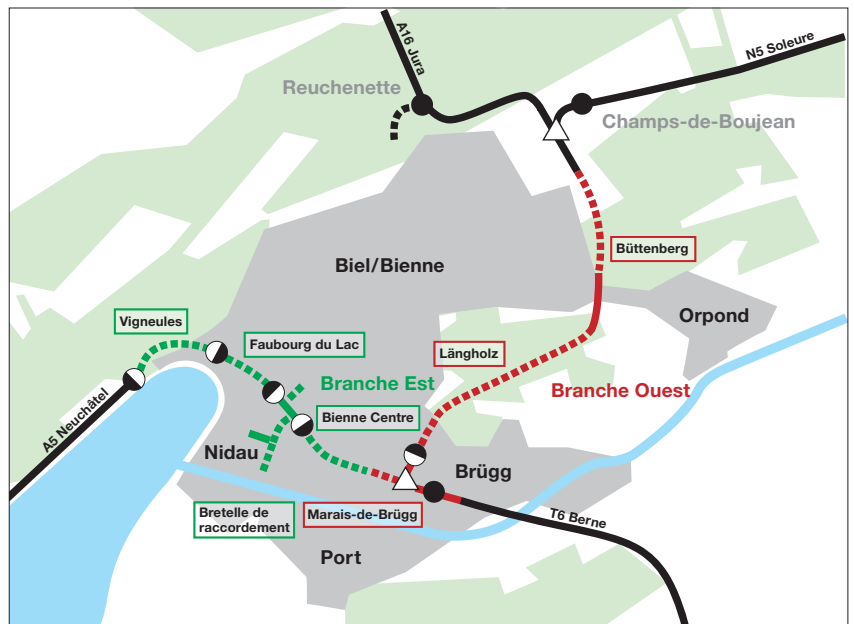
Le contournement désengorgera Bienne du trafic

Le contournement autoroutier de Bienne comble l'une des dernières lacunes dans le réseau des routes nationales suisses : la liaison Soleure – Neuchâtel. Simultanément, le nouveau tronçon contournant Bienne relie l'A5 à l'A16 (Transjurane) et à la T6 (en direction de Berne).

Le contournement de Bienne permet aussi de drainer le trafic régional et de le canaliser largement sous terre à travers l'agglomération. De larges parties de la ville et de la région sont ainsi soulagées de la charge du trafic. Le canton de Berne est le maître d'ouvrage de l'A5 Biel-Bienne. Il est responsable de la construction de la route nationale sur mandat de la Confédération.

A partir de l'actuelle jonction de Bienne Est, aux Champs-de-Boujean, l'A5 Biel-Bienne passe d'abord par le tunnel du Bütenberg avant de faire surface dans le secteur d'Orpond et d'arriver par le tunnel du Längholz à l'échangeur des Marais-de-Brügg. De là, elle rejoint le Faubourg du Lac au-dessous du niveau de terrain actuel : en surface, on verra surtout les jonctions, l'autoroute elle-même n'apparaissant qu'à Nidau, dans le quartier des Weidteile, où elle sillonne le sol à mi-profondeur. Des remblais de terre serviront de protection visuelle et acoustique. Pour des raisons de sécurité et aux fins de ventilation, certains tronçons doivent être à ciel ouvert même dans les secteurs où le parcours de l'A5 est souterrain.

L'A5 Biel-Bienne aura quatre pistes entre les Champs-de-Boujean et le Faubourg du Lac, où elle gagnera le tunnel de contournement de Vigneules, qui comptera deux pistes.



- Jonction
- ⊙ Semi-jonction (en noir: directions dans lesquelles on peut entrer sur l'autoroute ou en sortir)
- △ Echangeur

Le projet global de l'A5 Biel-Bienne s'articule en plusieurs projets partiels:

Projet partiel	Longueur	Etat de la planification	Début prévu des travaux	Mise en exploitation
Branche Est				
Bütenberg (tunnel)	1,5 km	prêt à la construction	2007	2015
Längholz (tunnel)	2,5 km	prêt à la construction	2007	2015
Orpond (à ciel ouvert)	0,5 km			
Marais-de-Brügg	0,4 km	à l'enquête publique	2009	2015
Branche Ouest				
Bienne Centre	1,2 km	Etude du projet d'exécution	2010	2016
Bretelle de raccordement sur la rive droite du lac	0,5 km	Etude du projet d'exécution	2010	2016
Faubourg du Lac (City)	0,8 km	Etude du projet d'exécution	2012	2018
Vigneules	2,7 km	Etude du projet générale	2012	2018/19

Historique du contournement de Bienne par l'A5: un long chemin vers le consensus

L'histoire de l'A5 Biel-Bienne est celle d'une planification mouvementée qui a duré 30 ans. En voici les principales étapes.

1975 Un premier projet général de contournement de Bienne, comprenant un tracé largement à ciel ouvert (Prés-de-la-Rive-Marais-de Brügg-Orpond-Champs-de-Boujean), est mis à l'enquête publique. Ce projet n'est pas poursuivi en raison des nombreux recours.

1978-1989 Vastes études de variantes. En dépit des grands efforts consentis, aucun consensus n'est trouvé pour le tracé dans la région biennoise. Les avis divergent en particulier quant à savoir si un contournement par le Nord ou par le Sud serait la meilleure variante. Dans son rapport final, l'Office cantonal des ponts et chaussées recommande de poursuivre le traitement du projet de contournement par le Sud.

1994 Mise à l'enquête publique d'un nouveau projet général de contournement de Bienne par l'A5, qui résulte d'un vaste processus de planification participatif.

1997 Le Conseil fédéral approuve le projet général pour la branche Est.

1999 Le Conseil fédéral approuve le projet général pour la branche Ouest.

1999-2002 Construction du tronçon Bienne Est-limite communale Bienne/Perles et de l'échangeur A5/A16 des Champs-de-Boujean. L'A5 entre les jonctions de Lengnau et de Bienne Est et la liaison directe entre Soleure et la Transjurane peuvent être mises en exploitation à temps pour l'Expo.02.

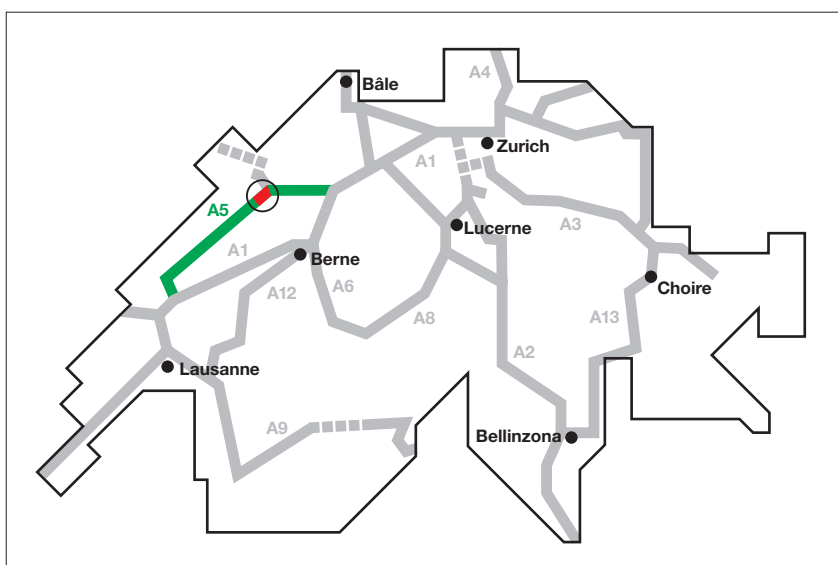
2002 Mise à l'enquête publique des plans du projet d'exécution de la branche Est.

2004 Approbation du projet d'exécution pour la branche Est (projets partiels du Büntenberg et du Längholz, sans le projet partiel des Marais-de-Brügg) par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

2005 L'Office fédéral des routes (OFROU) autorise les projets détaillés pour la branche Est (sans le projet partiel des Marais-de-Brügg).

2006 Mise à l'enquête publique des plans du projet d'exécution des Marais-de-Brügg.

2004-2006 Processus d'optimisation de projet pour la branche Ouest, sous la conduite de l'Office cantonal des ponts et chaussées, en coopération avec l'Office fédéral des routes (OFROU), la région et les communes concernées. Ce processus offre un cadre à des ateliers concernant le Faubourg du Lac, Bienne Centre et la bretelle de raccordement sur la rive droite du lac.



L'A5 Biel-Bienne comble l'une des dernières lacunes dans le réseau des routes nationales suisses.

La Confédération finance la part du lion

L'A5 Biel-Bienne coûtera au total plus de deux milliards de francs, soit 200 millions de francs par kilomètre. Ce tronçon autoroutier est donc au nombre des plus chers de Suisse, un prix qu'expliquent les nombreux tunnels et les ouvrages complexes de raccordement et de jonction. La branche Est du contournement de Bienne coûte environ 1,2 milliard de francs, dont 165 millions pour les infrastructures déjà construites aux Champs-de-Boujean et quelque 340 millions pour les constructions dans le secteur des Marais-de-Brügg.

La construction des autoroutes suisses est en majeure partie financée par la Confédération. Sa contribution varie en fonction de la capacité financière des cantons, qui assument le reste des coûts de construction. S'agissant de l'A5 Biel-Bienne, 87 pour cent des coûts sont pris en charge par la Confédération. Les communes sont tenues de participer financièrement aux mesures d'accompagnement en matière de trafic.