



INFO ?

Informationen des Kantons Bern zum Bau der Nationalstrasse A5
Umfahrung Biel/Herausgeber: Tiefbauamt des Kantons Bern
Informations sur la construction de l'autoroute A5, contournement
de Bienne/Editeur: Office des ponts et chaussées du canton de Berne

Juni/juin 2007

20 SEKUNDEN

- Bei der Planung der A5 Biel-Bienne ist im Bereich Vingelz ein weiterer Meilenstein erreicht: Das generelle Projekt wird im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens im Sommer 2007 öffentlich aufgelegt.
- Die Arbeiten für den Ostast der A5 sind vergeben. Die Vorbereitungen für den Büt-

tenberg- und den Längholtunnel laufen. Baubeginn ist im Sommer 2007.

- Bei der Projektoptimierung des A5-Westastes soll der Entscheid über die weiter zu verfolgende Variante im Herbst 2007 fallen.

20 SECONDES

- La planification de l'A5 Biel-Bienne dans la zone de Vigneules est terminée et sera mise à l'enquête en été 2007 dans le cadre d'une procédure de participation publique.
- Les travaux de la branche Est de l'A5 ont été attribués. Les préparations pour les travaux des tunnels du Büttenberg et du

Längholz avancent. Les travaux débute-
ront en été 2007.

- Concernant la phase d'optimisation du projet de la branche Ouest de l'A5, le choix de la variante à poursuivre devrait être arrêté en automne 2007.

Editorial



Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern/
Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat, Directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie

Die A5 Biel-Bienne hat eine lange Geschichte hinter sich. Aus diesem Auf und Ab darf keine unendliche Geschichte werden! Der Kanton Bern als Bauherr ist sich aber bewusst, dass Lösungen in einem so dicht besiedelten Gebiet sehr anspruchsvoll sind. Noch gilt es nämlich, für das Herzstück des Projekts, den Bereich Bienne Centre, eine Variante zu finden, die technisch machbar und finanziell tragbar ist. Dies fordert insbesondere auch der Bund als Geldgeber. Ich bin überzeugt, dass sich eine Lösung finden lässt, die den meisten Ansprüchen gerecht wird. Allen Wünschen entsprechen kann man in einer so komplexen Situation leider nie. Der Kanton wird alles dazu beitragen, dass die Planung der A5 Biel-Bienne zu einem schnellen und guten Ende kommt.

La planification de l'A5 Biel-Bienne est une longue histoire, mais ne doit pas devenir une histoire sans fin. Maître d'ouvrage, le canton de Berne sait que trouver des solutions dans un environnement si densément urbanisé est complexe. Il en faut notamment une pour le cœur du projet (Bienne Centre), techniquement réalisable et financièrement supportable; la Confédération elle aussi exige cela, car elle finance le projet. Je suis convaincue qu'on peut trouver une variante répondant à la majorité des revendications. Il n'est malheureusement jamais possible de satisfaire tous les souhaits dans une situation si complexe. Mais le canton fera tout pour que la planification de l'A5 Biel-Bienne soit finalisée rapidement et de manière satisfaisante.

Generelles Projekt Vingelz

Landschaftsreparatur in Vingelz

Die Planung der A5 Biel-Bienne ist im Bereich Vingelz einen entscheidenden Schritt vorangekommen. Bald kann der Bundesrat grünes Licht geben.

Der Bau einer neuen Autobahn kann auch dazu dienen, vergangene Strassenbausünden wieder gutzumachen. In Vingelz jedenfalls haben sich die A5-Planer für eine Variante entschieden, die genau dies ermöglichen soll. Sie bevorzugten einen langen Tunnel, der von der Seevorstadt bis zum Rusel führt und den Rückbau der Neuenburgstrasse erlaubt. «Durch können wir eine Art Landschaftsreparatur vornehmen», sagt Stefan Graf, der Projektverantwortliche im kantonalen Tiefbauamt. So können unter anderem die heutigen, auch aus Distanz störenden Stützmauern durch wesentlich diskretere Bauwerke ersetzt werden.

Die nun abgeschlossene Planung für den Bereich Vingelz wird im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens im Sommer 2007 öffentlich aufgelegt. Nach Prüfung der Eingaben wird der Kanton das Projekt an den Bund weitergeben, und schliesslich entscheidet der Bundesrat als oberster Autobahnbauherr über das Projekt. Der rund zwei Kilometer lange, zweispurige Tunnel kostet 200 Millionen Franken und soll nach einer Bauzeit von fünf Jahren 2019 fertig sein.

In Vingelz liegt die Planung zeitlich hinter den übrigen Abschnitten der A5 Biel-Bienne zurück. Grund für diesen Rückstand: Zuerst mussten die hängigen Fragen rund um den Anschluss Seevorstadt geklärt werden.

Enge Platzverhältnisse

Die Platzverhältnisse am Nordufer des Bielersees sind eng. Und so müssen die Tunnelbauer in Vingelz unter anderem auf den bestehenden Bahntunnel Rücksicht nehmen. Obwohl sich die beiden Tunnels kreuzen, sei dies «technisch kein Problem», so Stefan Graf. «Wir mussten den SBB-Tunnel selbstverständlich bei der Linienführung berücksichtigen, aber es wurden schon heiklere Kreuzungen im Berg realisiert.»

Eine weitere Knacknuss beim Bau des Autobahntunnels sind die Verkehrsverhältnisse in Vingelz. Die Neuenburgstrasse ist häufig überlastet. Eine jahrelange Baustelle würde zu noch mehr Staus führen. Die Planer haben sich unter anderem deshalb entschieden, den Tunnel ganz im Berg voranzutreiben und nicht, so eine andere Möglichkeit, im Tagbau unter der bestehenden Strasse.

Projet général de Vigneules

Réhabilitation paysagère à Vigneules

La planification de l'A5 Biel-Bienne a fait un pas décisif dans la zone de Vigneules. Le Conseil fédéral pourra bientôt donner le feu vert.

La construction d'une nouvelle autoroute peut également servir à réparer les erreurs du passé. En tout cas à Vigneules, les responsables de la planification de l'A5 se sont décidés pour une solution corrigeant les imperfections d'un tracé antérieur. Ils ont opté pour la construction d'un long tunnel entre le Faubourg du Lac et Rusel et autorisé la reconstruction de la Route de Neuchâtel. «Nous pouvons ainsi réaliser une sorte de réhabilitation paysagère», dit Stefan Graf, le responsable du projet à l'Office cantonal des ponts et chaussées. Par exemple, les murs de soutènement, plutôt déplaisants, même de loin, pourront être remplacés par des constructions nettement plus discrètes.



Der A5-Tunnel wird Vingelz nachhaltig vom Verkehr entlasten. (Bild Bieler Tagblatt)

Le tunnel A5 permettra de décharger durablement Vigneules du trafic. (Photo Bieler Tagblatt)

La planification concernant la zone de Vigneules est maintenant terminée et pourra être mise à l'enquête en été 2007 dans le cadre d'une procédure de participation publique. Après vérification des requêtes, le canton transmettra le projet à la Confédération, et c'est finalement le Conseil fédéral qui prendra la décision en tant que maître de l'ouvrage suprême pour les autoroutes. Ce tunnel à deux voies a une longueur d'environ 2 km et coûtera 200 millions de francs; il devrait être terminé en 2019 après 5 ans de travaux.

Manque de place

L'espace disponible sur la rive Nord du lac de Bienne est assez rare, de sorte qu'il faudra tenir compte notamment du tunnel du chemin de fer lors de la construction du tunnel autoroutier de Vigneules. Stefan Graf estime que «techniquement, ce n'est pas un problème», même si les deux tunnels se croisent. «Il va de soi que nous devons tenir compte du tunnel des CFF lors de l'établissement du tracé, mais nous avons déjà réalisé des croisements plus délicats en montagne.»

Un autre problème assez épineux pour la construction du tunnel autoroutier réside dans les conditions du trafic à Vigneules. La route de Neuchâtel est régulièrement surchargée. Un chantier de plusieurs années ne ferait qu'encombrer davantage la circulation. C'est une des raisons pour laquelle les concepteurs ont décidé de réaliser ce tunnel totalement sous la montagne et non pas en tranchée ouverte sous la route existante.

A5-Westast

Überraschungen im Bieler Untergrund

Der Westast der A5 Biel-Bienne soll unterirdisch verlaufen. Wie sich zeigt, stellen die anspruchsvollen geologischen Verhältnisse die Autobahnbauer dabei vor erhebliche Herausforderungen.

Im Prinzip ist der Boden im Westen von Biel gut untersucht. Im vergangenen Herbst wurde bereits die dritte Bohrkampagne durchgeführt, um geologische Informationen über den Baugrund für die künftige Autobahn zu sammeln. Doch Überraschungen sind immer möglich. «Im Bereich Salzhäuserstrasse sind wir in wenigen Metern Tiefe unerwarteterweise auf einen Felsporn gestossen», erklärt der Geologe Ueli Gruner von der Firma Kellerhals und Haefeli, der im Auftrag des Kantons geologische Abklärungen vorgenommen hat. «In der Umgebung dieser Felsformation wurde Gestein abgelagert, das sich für die A5-Baustelle als heikel erweisen könnte.»

Der Felskopf aus Molassesandstein teilt den Untergrund nämlich in zwei unterschiedlich zusammengesetzte Gebiete: Im Westen entspricht der Gesteinsaufbau dem in Biel vertrauten Bild (siehe Kasten). Im Osten aber, so Gruner, werden die bekannten Schichten von einem «sehr ungleichmässig zusammengesetzten und mächtigen Lockergesteinkomplex» unterlagert. Die Grundwasserverhältnisse in dieser über 30 Meter tiefen Zone unterscheiden sich von denen in ihrer Umgebung, was nach der Einschätzung von Ueli Gruner beim Bau zu «einigen Schwierigkeiten» führen könnte. Dafür gelte es nun, «technische Lösungen» zu finden.

Eine Kettenreaktion ist nicht ausgeschlossen

Die vorsichtige Ausdrucksweise des Geologen hat ihren Grund. Ausgerechnet im geologisch anspruchsvollen Gebiet des ehemaligen Schlachthaus rings um die A5-Planer und die Stadt Biel um eine Bauvariante, die den meisten Ansprüchen gerecht wird. Diskussionspunkt ist der künftige Autobahnanschluss Bienne Centre. Um insbesondere das Mühlefeldquartier von den Verkehrsimmissionen zu entlasten, fordert die Stadt ein Bauwerk auf drei Ebenen, bei dem auch Autobahnauf- und -abfahrt unter dem Boden verlaufen. Eine Variante, die aus Sicht des Kantons unabschätzbare Risiken birgt. «Wir haben als Bauherr Vorbehalte, die Verantwortung für diese Lösung zu übernehmen», erklärt Jean-Pierre Zürcher, Abteilungsvorsteher Nationalstrassen beim Kantonalen Tiefbauamt.

Konkret machen sich die Planer Sorgen um Folgeprobleme, wenn sie im komplex aufgebauten Boden tiefer bauen müssen, als unbedingt nötig. Bei Pannen, die auf keiner Baustelle auszuschliessen seien, so Jean-Pierre Zürcher, drohe eine «Kettenreaktion». Und dies in einem dicht bebauten und intensiv vom Verkehr genutzten Gebiet mitten in der Stadt. Grosses Sorgenkind ist, wie in der Vergangenheit auch auf anderen Bieler Baustellen, das Grundwasser. Das Absinken des Grundwasserspiegels könnte zu Schäden bei Gebäuden entlang der A5-Baugrube führen.

Bevor über die definitive Ausgestaltung des Westastes entschieden wird, wollen die Planer deshalb noch mehr über die Folgen der A5-Baustelle auf das Bieler Grundwasser wissen. Sie lassen Auswirkungen auf die Grundwasserströme in einem dreidimensionalen Computermodell simulieren – eine aufwändige Abklärung, wie sie im Autobahnbau selten zum Einsatz kommt. «Wir wollen auf Nummer sicher gehen», sagt der kantonale Verantwortliche für den Nationalstrassenbau.

A5-branche Ouest

Des surprises dans le sous-sol biennois

Le tracé de la branche Ouest de l'A5 Biel-Bienne devrait être souterrain. Toutefois, il s'avère que les constructeurs de l'autoroute devront affronter d'énormes défis en raison des conditions géologiques.

En principe, le sous-sol de la partie Ouest de la ville de Bienne a été parfaitement étudié. La troisième campagne de sondage a été effectuée l'automne dernier, dans le but de collecter des informations géologiques sur le terrain accueillant la future autoroute. Mais des surprises sont toujours possibles. «Dans la zone de la Rue de la Gabelle, nous avons trouvé un éperon rocheux totalement imprévu à quelques mètres seulement de la surface», dit Ueli Gruner, géologue auprès de la société Kellerhals und Haefeli, chargé d'études géologiques à la demande du canton. «Des éléments rocheux se trouvent à proximité de cette formation, ce qui pourrait générer des difficultés pour le chantier de l'A5.»

En effet, la tête rocheuse en grès de la Molasse divise le sous-sol en deux zones de composition différente: à l'Ouest, la structure de la roche correspond à ce qu'on connaît déjà du sous-sol biennois (voir l'encadré); à l'Est, par contre, les couches connues reposent sur un «important complexe de roches meubles réparties de manière inégale», selon Ueli Gruner. Les nappes d'eau souterraines dans cette zone d'une profondeur supérieure à 30 mètres sont agencées autrement que dans les environs, ce qui pourrait donner lieu à «quelques difficultés», toujours selon Ueli Gruner. Il s'agit maintenant de trouver des «solutions techniques».

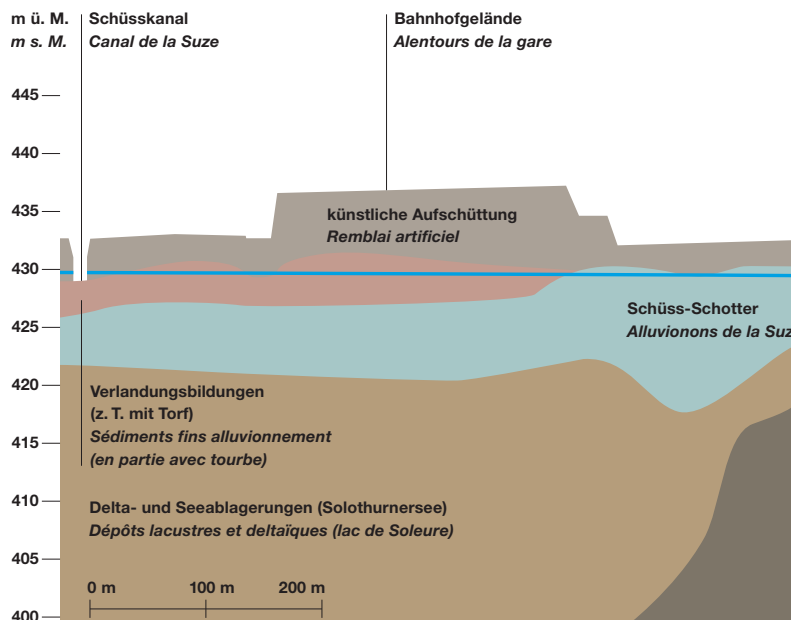
Une réaction en chaîne n'est pas exclue

La prudence perceptible dans les déclarations du géologue n'est pas sans fondement. C'est justement dans la zone géologiquement problématique des anciens abattoirs que les concepteurs de l'A5 et la ville de Bienne mettent tout en œuvre pour réaliser un tracé alternatif répondant le mieux aux exigences principales. La discussion tourne autour de la future jonction Bienne-Centre. La ville exige une construction sur 3 niveaux avec un accès et une sortie d'autoroute également souterrains, afin de limiter les émissions du trafic dans le quartier de Mühlefeld. Pour le canton, cette variante recèle des risques difficiles à évaluer. «En tant que maître de l'ouvrage, nous avons des réserves pour prendre la responsabilité de la mise en œuvre de cette solution», dit Jean-Pierre Zürcher, responsable de la division «routes nationales» à l'Office cantonal des ponts et chaussées.

Concrètement, les concepteurs craignent l'apparition de problèmes dans ce sous-sol à la structure complexe s'ils doivent descendre plus bas que ce qui est absolument nécessaire. En cas de difficultés, qu'on ne peut exclure sur aucun chantier, on risque ici une «réaction en chaîne», selon Jean-Pierre Zürcher. Et cela dans une zone à forte densité de construction et à trafic intensif en plein centre ville. Comme dans d'autres chantiers précédents à Bienne, le problème principal est lié au niveau de l'eau souterraine. Une déviation de celle-ci pourrait provoquer des dommages aux bâtiments situés le long des excavations pour l'A5. Avant de décider définitivement de la manière dont la branche Ouest sera aménagée, les concepteurs souhaitent dès lors être mieux informés de l'impact du chantier de l'A5 sur les eaux souterraines. Ils procèdent à des simulations tridimensionnelles par ordinateur afin de visualiser l'impact du chantier sur les cours d'eau souterrains, ce qui représente une surcharge de travail considérable, inhabituelle lors de la construction d'autoroutes. «Nous voulons prendre le moins de risques possibles»: c'est ce que déclare le responsable cantonal pour la construction des routes nationales.

Der Untergrund der Region Biel wurde durch die letzte Eiszeit geprägt. Auf deren Höhepunkt vor 19000 Jahren lag das Gebiet unter einem 250 Meter dicken Eispanzer des Rhonegletschers. Als sich der Gletscher zurückgezogen hatte, entstand zwischen Yverdon und Solothurn am Jurasüdfuss ein grosser See. Dieser Solothurnersee wurde nach und nach mit Seesedimenten und Lockergestein aufgefüllt. Das geschah vor allem durch Ablagerungen der Aare von Aarberg aus. In Biel trug die Schüss zu dieser Aufschüttung bei, indem sie ein grosses Delta aufschüttete. Diese so genannten «Schüss-Schotter» bestehen aus gut durchlässigen Kies- und Sandschichten. Im Kerngebiet der Stadt Biel sind diese Schichten zwischen 15 und 20 Meter dick, an den Rändern des Deltas noch zwischen fünf und zehn Meter. Die Schüss-Schotter bilden in Biel den hauptsächlichsten Grundwasserleiter. Der Grundwasserspiegel liegt zwischen der Seevorstadt und dem Bahnhof zwei bis drei, weiter östlich etwa ein bis zwei Meter unter der Erdoberfläche.

Le sous-sol de la région de Bienne a été fortement marqué par la dernière glaciation. A son apogée, il y a quelque 19000 ans, toute la région se trouvait enfouie à 250 mètres sous le glacier du Rhône. Lorsque ce glacier a commencé à se retirer, un grand lac est apparu entre Yverdon et Soleure, au pied Sud du Jura. Le lac de Soleure s'est peu à peu rempli de sédiments et de roches meubles, principalement amenés par l'Aare en provenance d'Aarberg. A Bienne, la Suze a formé un grand delta, et a également contribué à drainer des alluvions. Les alluvions de la Suze consistent en couches perméables de gravier et de sable. Au centre de la ville de Bienne, ces couches ont une épaisseur de 15 à 20 mètres; sur les bords du delta, leur hauteur n'est plus que de 5 à 10 mètres. Les alluvions de la Suze constituent le principal aquifère biennois. Le niveau de l'eau souterraine se situe entre 2 et 3 mètres sous le niveau du sol entre le Faubourg du Lac et la gare, entre 1 et 2 mètres plus à l'Est.





Noémie Bickel (10) aus Brügg macht sich Sorgen wegen der A5 und hat ihrem Ärger in einem Brief an den Gemeindepräsidenten Luft gemacht. Dadurch wurde sie über ihr Dorf hinaus bekannt.

Noémie Bickel (10) de Brügg se fait du souci à cause de l'A5 et a exprimé son irritation dans une lettre adressée au président de sa commune. C'est ce qui l'a rendue célèbre même en dehors de son village.

Was ich von der A5 Biel-Bienne erwarte

«Ich freue mich überhaupt nicht auf diese Autobahn.

Sie führt bei meinen Nachbarn, das sind meine besten Freundinnen, direkt vor der Nase durch und macht den Garten kaputt. Da können sie nur noch den Autos zuschauen – das nervt! Das habe ich auch dem Gemeindepräsidenten geschrieben. Brügg ist so klein, da hat es keinen Platz für eine neue Strasse durchs Dorf. Es wäre besser, man würde die Autobahn ganz unter dem Boden bauen, aber das ist teuer und dazu hat man das Geld nicht. Das hat mir mein Grossvater erzählt, der hat früher selbst mit Tunnels zu tun gehabt.»

Ce que j'attends de l'A5 Biel-Bienne

«Cette autoroute ne me fait absolument pas plaisir.

Elle va passer juste sous le nez de mes voisins, qui sont mes meilleures amies, et abîmer leur beau jardin. Elles ne pourront plus voir que des voitures – c'est plutôt énervant! C'est ce que j'ai écrit au président de la commune. Brügg est si petit et il n'y a pas de place pour faire passer une nouvelle route à travers le village. Ce serait mieux de construire toute l'autoroute sous le sol, mais c'est trop cher et on n'a pas d'argent à dépenser pour ça. C'est ce que m'a dit mon grand-père, qui a lui-même travaillé à la construction de tunnels.»



Manoharan Kathiresapillai (39) ist Bohrmeister bei der Firma Stump ForaTec.

Manoharan Kathiresapillai (39 ans) est maître sondeur pour la société Stump ForaTec.

Menschen hinter der A5 Biel-Bienne

«Ich komme ursprünglich aus Sri Lanka, aber habe meinen Beruf in der Schweiz erlernt. Ich führe seit 15 Jahren Bohrungen für ganz unterschiedliche Zwecke durch – von geologischen Sondierungen bis Grundwasserfassungen. Bei den Sondierbohrungen für die A5 in Biel ging es darum, Bodenproben zu entnehmen und in den Bohrlöchern verschiedene Versuche durchzuführen. Auf Grund unserer Resultate können die Geologen genaue Aussagen über die Beschaffenheit des Bodens machen. Ich bin zum zweiten Mal bei einer Bohrkampagne für eine Autobahn dabei.

Ceux qui font le contournement de Bienne

«Je suis originaire du Sri Lanka, mais j'ai appris mon métier en Suisse. J'effectue des travaux de forage avec des objectifs fort divers depuis 15 ans – des sondages géologiques aux prises d'eau souterraines. Les sondages pour l'A5 à Bienne visaient à prélever des échantillons de sol et à effectuer différents tests dans les puits. Nous avons effectué 18 sondages jusqu'à une profondeur de 30 mètres. Nos résultats permettent aux géologues de préciser la nature du sous-sol. C'est la deuxième fois que je participe à une campagne de sondages pour une autoroute.

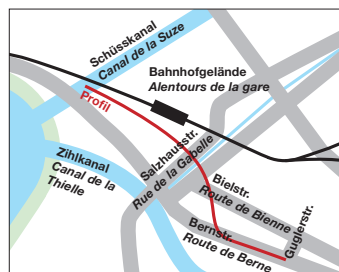
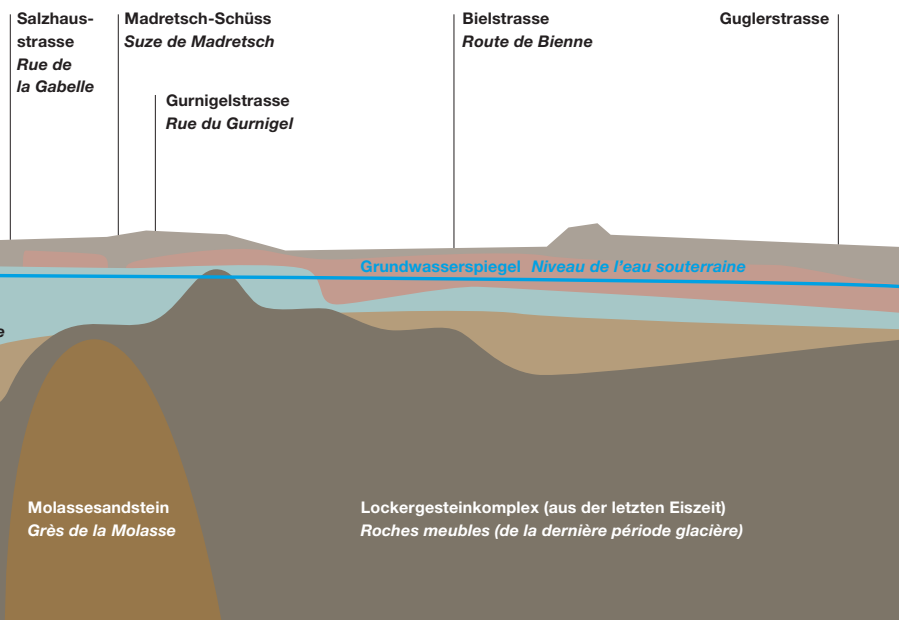
C'est quelque chose de particulier.»

Das ist schon etwas Besonderes.»



Sondierbohrungen liefern wichtige geologische Informationen. (Bild Guy Perrenoud)

Les forages fournissent d'importantes informations géologiques. (Photo Guy Perrenoud)



Das geologische Profil liefert einen Schnitt durch das Stadtzentrum.

Profil géologique de la coupe à travers le centre-ville.

Der Bieler Untergrund im Profil. In der Bildmitte der unerwartete Felskopf aus Molassesandstein. (Die Darstellung ist zum besseren Verständnis zehnfach überhöht.)

Profil du sous-sol de Bienne. Au centre de l'image, l'éperon rocheux inattendu en molasse. (pour permettre une meilleure visualisation, l'image a été étirée dix fois dans le sens de la hauteur)

A5-Überblick

Grösste Baustelle des Kantons

Die verschiedenen Teilprojekte der A5 rund um Biel kommen planmässig voran. Hier ein Überblick über die einzelnen Bereiche.

Brüggmoos

Im Rahmen des Auflageverfahren Brüggmoos gingen 59 Einsprachen ein, zu denen das kantonale Tiefbauamt bis Ende Februar schriftlich Stellung genommen hat. Darüber, ob auf die Vorbehalte am Projekt eingegangen wird, entscheidet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK. Dort liegen bereits 48 weitere Einsprachen, die 2002 gegen das ursprüngliche Bauvorhaben im Brüggmoos eingereicht und bis heute zurückgestellt wurden. Die Bearbeitung der Einsprachen durch die Bundesbehörden dürfte rund ein Jahr dauern.

Ostast

Mit einer Vergabesumme von rund 400 Millionen Franken ist der A5-Ostast das grösste Baumeisterlos, das der Kanton Bern je vergeben hat. Um den Auftrag haben sich Arbeitsgemeinschaften beworben, an denen renommierte Schweizer und zum Teil auch ausländische Firmen beteiligt sind. Unter den vier Offerten hat sich das Tiefbauamt als Bauherr für jene der *Arbeitsgemeinschaft Walo Bertschinger AG (Bern+Zürich)*, *Specogna Bau AG (Kloten)* und *Porr Techno Bau+Umwelt AG (Wien, Österreich)* entschieden. Die Vorbereitungen für den Büttenberg- und den Längholtunnel laufen. Bereits ist im Bözingenfeld auch der von weit her sichtbare A5-Pavillon bezogen, der die Büros des Bauherrn beherbergt und in Zukunft einer Ausstellung über die A5 Biel-Bienne Platz bieten wird.

Westast

Bei der Projektoptimierung des A5-Westastes hat der Zeitdruck zugenommen. Das Bundesamt für Strassen, ASTRA, drängt alle beteiligten Diskussionspartner dazu, sich schnell auf eine Lösung zu einigen. Bis im Sommer 2007 sollen mögliche Varianten so weit ausgearbeitet sein, dass ihre Vor- und Nachteile miteinander verglichen werden können. Der Entscheid über die weiter zu verfolgende Variante fällt im Herbst. Die öffentliche Planaufgabe für die Teilprojekte «Weidteile» und «Zubringer rechtes Seeufer» ist für Anfang 2009 geplant.

A5-Aperçu général

Le plus grand chantier du canton

Les différents projets partiels de l'A5 autour de Bienne avancent conformément au plan. Voici un aperçu des divers tronçons.

Marais-de-Brügg

La procédure de mise à l'enquête concernant le tronçon Marais-de-Brügg a donné lieu à 59 oppositions, auxquelles l'Office cantonal des ponts et chaussées a répondu par écrit avant fin février. C'est le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) qui décidera s'il y a lieu de tenir compte des réserves formulées sur ce projet. Le DETEC détient déjà 48 autres oppositions qui avaient été introduites en 2002 contre le premier projet, et dont le traitement avait été reporté. Le traitement des oppositions par les autorités fédérales devrait prendre environ un an.



Der A5-Pavillon im Bözingenfeld ist von weit her sichtbar. (Bild Guy Perrenoud)

Le pavillon A5 des Champs-de-Boujean se voit de loin. (Photo Guy Perrenoud)

Branche Est

Avec un montant adjudgé de 400 millions de francs environ, la branche Est de l'A5 constitue le plus gros lot jamais attribué par le canton de Berne. Plusieurs associations ont soumissionné, parmi lesquelles des entreprises suisses renommées mais également des firmes étrangères. Parmi les quatre offres reçues, l'Office des ponts et chaussées, agissant en tant que maître de l'ouvrage, a finalement retenu celles des communautés de travail Walo Bertschinger AG (Berne+Zürich), Specogna Bau AG (Kloten) et Porr Techno Bau+Umwelt AG (Vienne, Autriche). Les préparations pour les travaux des tunnels du Büttenberg et du Längholz avancent. Dans les Champs-de-Boujean, le pavillon A5, visible de loin, est maintenant occupé par les bureaux du maître de l'ouvrage; bientôt il offrira de la place pour l'exposition sur l'A5 Biel-Bienne.

Branche Ouest

La pression a encore augmenté d'un cran dans la phase d'optimisation du projet de la branche Ouest. L'Office fédéral des routes (OFROU) presse les différents partenaires de trouver rapidement une solution. D'ici à l'été 2007, les alternatives possibles devront avoir été suffisamment développées pour que leurs avantages et inconvénients respectifs puissent être comparés. La décision sur la variante à retenir tombera en automne. La mise à l'enquête publique pour les projets partiels du quartier «Weidteile» et de la bretelle de raccordement sur la rive droite du lac est prévue pour début 2009.

Am Puls

Franziska Z. aus Biel fragt:

«Auf den A5-Baustellen werden bestimmt viele Menschen arbeiten. Wohnen diese Leute auch alle in Biel?»

Antwort: «Zum Teil. Im Bözingenfeld entsteht ein Barackendorf, in dem unter der Woche 50 Arbeiter leben werden. Die Kantine wird 80 Menschen versorgen können. Sicher ist, dass eine Grossbaustelle wie die A5 Arbeit und damit auch Geld in die Region bringt. Davon profitieren nicht zuletzt das lokale Gewerbe und die Gaststätten.»

Haben Sie Fragen rund um die A5 Biel-Bienne? Schreiben Sie uns an info@a5-biel-bienne.ch oder an: Redaktion «A5 Info», Tiefbauamt des Kantons Bern, Abteilung Nationalstrassenbau, Reiterstrasse 11, 3011 Bern.

Restez au courant

Franziska Z. de Bienne pose la question suivante:

«Beaucoup de personnes travaillent certainement sur les chantiers de l'A5. Est-ce que toutes ces personnes habitent à Bienne?»

Réponse: «En partie. Des baraquements de chantier seront été érigés aux Champs-de-Boujean; quelque 50 ouvriers y vivront pendant la semaine. La cantine pourra nourrir 80 personnes. Il est évident qu'un chantier de cette importance amène du travail et donc de l'argent dans la région. Le commerce local, les hôtels et restaurants ne seront pas les derniers à en tirer profit.»

Avez-vous des questions sur l'A5 Biel-Bienne? Ecrivez-nous à: info@a5-biel-bienne.ch, ou à: Rédaction A5 Info, Office cantonal des ponts et chaussées de Berne, section Routes nationales construction, Reiterstrasse 11, 3011 Berne

Weitere Informationen/
 Autres informations
www.a5-biel-bienne.ch

Impressum

- **A5 Info** Informationen zum Bau der Nationalstrasse A5
 Umfahrung Biel. Verteilung dieser Ausgabe,
 Amtsbezirke: Biel, Büren, Nidau
- **Auflage** 62'000 Exemplare
- **Herausgeber** Tiefbauamt des Kantons Bern
- **Text und Konzept** Egger Kommunikation, Bern;
 Meuli Kommunikation, Biel
- **Gestaltung** Scarton+Stingelin, Liebefeld Bern
- **Druck** Hertig+Co. AG, Biel

Weitere Exemplare sind gratis erhältlich bei:
 Tiefbauamt des Kantons Bern, Reiterstrasse 11,
 3011 Bern, Telefon 031 633 35 45

Impressum

- **A5 Info** Informations sur la construction de l'autoroute A5, contournement de Bienne. Distribution de cette édition: districts de Bienne, Büren et Nidau
- **Tirage** 62'000 ex.
- **Editeur responsable** Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- **Texte et concept** Egger Kommunikation, Berne;
 Meuli Kommunikation, Bienne
- **Graphisme** Scarton+Stingelin, Liebefeld Berne
- **Impression** Hertig+Co. AG, Bienne

Pour commander d'autres exemplaires gratuits de cette feuille: Office des ponts et chaussées du canton de Berne, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, Tél. 031 633 35 45