

Pour quelques kilomètres de plus

BIENNE Il avait fait douter Moritz Leuenberger il y a vingt ans: le contournement autoroutier de la ville de Bienne par l'ouest, qui doit achever de relier la Suisse romande à la Suisse alémanique par le pied du Jura, est à l'enquête publique. Un collectif citoyen rêve de le faire échouer

LISE BAILAT
@LiseBailat

A Bienne, la contestation à l'égard de l'autoroute s'insinue un peu partout. Elle se lit au détour d'une ruelle, affichée sur des arbres, elle s'entend au marché et dans les cafés. Dévisée à 2,2 milliards de francs, la construction de 7,2 kilomètres d'autoroute qui passera sous la ville, entre la gare et le lac, est mise à l'enquête publique jusqu'au 23 mai.

Il s'agit de terminer la ceinture autoroutière de la dixième ville de Suisse – 55 000 habitants, presque le double en comptant l'agglomération – et d'achever au passage un tracé pas anodin du tout pour les Romands: l'autoroute A5, qui va d'Yverdon à Soleure et relie aussi l'A16. Même si, entre La Neuveville et Vigneules, la route nationale à deux voies, traversant des villages, truffée de radars, qui décourage certains automobilistes transitant de Genève à Saint-Gall ou de Delémont à Lausanne, restera inchangée.

400 riverains touchés

Le chantier s'annonce pharaonique. L'autoroute sera enterrée, en majeure partie dans la nappe phréatique, hormis deux sorties en surface. Environ 400 riverains seront directement touchés par les travaux dès 2020. Le projet est mûr politiquement et le financement fédéral acquis. Mais pour le collectif citoyen «Axe Ouest: pas comme ça!», qui incarne l'opposition à ce projet, «ce qui n'est pas construit peut encore être modifié».

En ce mardi soir, cette association convie les citoyens à une séance d'information dans l'une des maisons du centre-ville vouées à la destruction. Une centaine de personnes répondent présent. Fort de 1300 membres, le collectif propose un conseil juridique à toute personne habilitée à faire opposition. Il ne promet pas le grand soir: «Vous ne pouvez plus rien faire juridiquement contre le projet général approuvé par le Conseil fédéral, explique Lorenz Fellmann, avocat et membre du collectif. C'est comme un train qui roule sur les rails. Nous pouvons le freiner, le pousser à l'arrêt pour un certain temps. Mais pas changer la direction des rails.» Au premier rang, un vieux monsieur s'exclame: «Si je résume, on ne peut que freiner le train ou le faire dérailler?» Lorenz Fellmann sourit: «Il est permis de rêver. Mais pour pousser le Conseil fédéral à examiner le projet une nouvelle fois, nous devrions être encore plus nombreux.»

Penser la mobilité du futur

Sur le fond, le collectif d'opposants dit ne rien avoir contre les autoroutes. Mais pas en plein centre-ville. Il doute, chiffres à l'appui, que le contournement engendre une baisse du trafic interne. Chef du projet pour le canton de Berne, Stefan Graf est serein. «Les chiffres de prévisions du trafic sont à prendre comme toutes les statistiques: chacun peut y trouver une manière d'accréditer sa thèse.» En somme, les routes d'accès à l'une des cinq jonctions du contournement autoroutier de Bienne seront certes plus utilisées en 2040, mais d'autres seront déchargées partiellement, voire totalement. Aucune projection d'ensemble n'est toutefois disponible. Mais le maire Erich Fehr (PS) l'assure: «Une chose est claire: toutes les études ont montré que la solution retenue est celle qui amène le plus de décharge pour les quartiers d'habitations.»

Les opposants n'en démordent pas. Ils appellent à repenser la mobilité de Bienne de manière plus progressiste. Comme le conseil consultatif sur la traversée du lac à Genève, le collectif biennois, apolitique, souhaite intégrer dans le débat les défis de la mobilité de demain: la question des voitures autonomes ou encore la mobilité partagée.

«Wir haben heute in der Romandie 3 parallele Autobahnen: Die A12, die A1 und die A5. Wenn man diese Situation unvoreingenommen betrachtet, kann man sich fragen, ob das vernünftig ist. Man muss manchmal den Mut haben, neue Ideen von Grund auf zu prüfen, auch wenn sie etwas seltsam erscheinen mögen. Aber mit den politisch Verantwortlichen geht das nicht. Es gibt zu viele Interessenbindungen.»

EN CHIFFRES

1,66 milliard
C'est le coût, en francs, de la branche ouest du contournement de Bienne.

260 millions
Le montant prévu pour la bretelle de raccordement à la rive droite du lac de Bienne.

250 millions
Le coût du tunnel de Vigneules.

37 millions
La somme dévisée pour les mesures d'accompagnement du trafic.

Pierre-Alain Rumley

ehem. Direktor Bundesamt für Raumentwicklung

A Bienne, les partis politiques n'aiment pas beaucoup parler du contournement. L'histoire si mouvementée de ce projet autoroutier n'y est pas étrangère. Il y a vingt ans, le conseiller fédéral socialiste Moritz Leuenberger, Biennois de naissance, avait douté du tracé passant entre la gare et le lac au point de commander de nouvelles études sur un tracé alternatif, coupant à travers le Seeland pour relier Bienne à Neuchâtel. Tollé dans les terres maraîchères bernoises. Quelques années plus tard, le canton de Berne était près d'abandonner la partie, lassé par les rebondissements du dossier. Il a finalement confié à un groupe de travail dirigé par l'ancien maire de Bienne Hans Stöckli (PS) la responsabilité d'unir la région autour d'une solution commune. Le front a tenu bon.

Aujourd'hui conseiller aux Etats, Hans Stöckli soupire lorsqu'on évoque le contournement ouest de sa ville. «Les travaux d'approfondissement ont

«Ce projet, c'est comme un train qui roule sur les rails. Nous pouvons le freiner, le pousser à l'arrêt pour un certain temps. Mais pas changer la direction des rails»

UN MEMBRE DU COLLECTIF CITOYEN

montré que notre solution est la bonne – pour autant que l'on veuille le contournement de Bienne. Le problème, c'est que tout cela a beaucoup duré. Les gens qui sont aujourd'hui invités à prendre position ne connaissent pas tous les faits dans ce

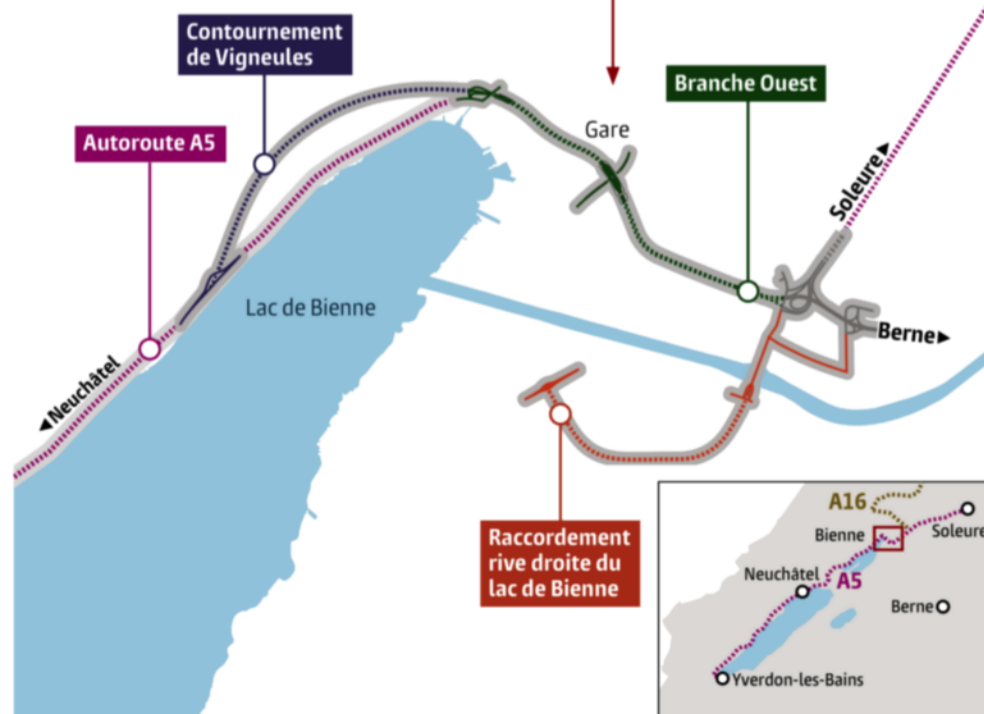
projet. Mais je peux comprendre que cela ne plaise pas à tout le monde.»

Une anecdote illustre bien le malaise. Sous la pression de la Jeunesse socialiste, le PS Bienne du maire Erich Fehr a consenti à un vote interne sur le contournement ouest lors d'une récente assemblée. Le résultat était largement en défaveur du projet. Interrogé à ce propos, le maire s'agace: «Ce vote n'est pas discuté en public pour l'instant selon une décision prise lors de l'assemblée que je respecte. Je n'ai donc pas de commentaire à faire.» Les opposants rêvent de voir douter le magistrat. Mais après tant d'années de débat, l'opinion d'Erich Fehr est faite: «Premièrement, je ne vois pas quelle serait la solution de rechange. Jusqu'à présent, personne n'en a mis une sur la table. Deuxièmement, la branche est sera ouverte au trafic le 27 octobre. Deux tiers du contournement de Bienne sera alors construit. On ne peut pas ne pas construire le dernier tiers.»

Le contournement ouest de Bienne par l'A5 doit prendre place entre la gare et le lac

Le dernier chaînon manquant du contournement autoroutier de Bienne, long de 7,2 kilomètres, est dévisé à 2,2 milliards de francs. Il se compose de trois parties: le contournement de Vigneules par un tunnel, une partie souterraine sur quatre voies, avec deux sorties en surface (Lac et Bienne-Centre), et une bretelle de raccordement à la rive droite du lac de Bienne.

Source: Canton de Berne



L'EXPERT

«Il faut avoir le courage d'étudier des idées nouvelles»



Pierre-Alain Rumley voit des similitudes entre le contournement ouest de Bienne, enterré entre lac et ville, et l'autoroute qui traverse Neuchâtel

Le contournement ouest de Bienne s'inscrit dans une stratégie nationale datant de 1960. Ce projet est-il encore adapté aux réalités d'aujourd'hui? Je ne connais pas le projet biennois en détail. Mais de manière générale, je ne retiendrai pas l'argument qui consiste à dire qu'on a pris la décision en 1960 de faire un réseau de routes nationales et qu'il faut le terminer aujourd'hui coûte que coûte. Cela dit, il est évident que Bienne a des problèmes de circulation. A partir de là, il faut analyser le trafic de manière avertie et transparente et se demander quelle part du trafic interne peut être réduite grâce à une autoroute. A Neuchâtel, le choix de faire passer l'autoroute au-dessous de la ville a été positif. C'est une réussite qui a permis au passage de remodeler les rives du lac et de les rendre plus accessibles.

HISTORIQUE

L'A5, passé torturé

1960 L'autoroute A5 Soleure-Yverdon est intégrée dans le réseau des routes nationales.

1975 Premier projet général de contournement autoroutier de Bienne. Abandon en raison de nombreux recours (près de 300).

1979 Douze variantes de tracés sont analysées. La Confédération retient l'idée de contourner la ville par le sud.

1994 Mise à l'enquête publique du projet général pour les branches est et ouest du contournement.

1997 Le Conseil fédéral rejette le projet de la branche ouest. Le ministre Moritz Leuenberger met à l'étude une autre idée: faire passer l'A5 par le Seeland pour relier Bienne à Neuchâtel.

1999 Le Conseil fédéral finit par approuver le projet de la branche ouest, plébiscitée par le canton de Berne.

2004 Nouvelles directives fédérales sur la construction et l'aération des tunnels. Le projet de 1999 n'est plus conforme.

2009 Le canton de Berne met sur pied le groupe de travail Stöckli, du nom de l'ancien maire de Bienne. En 2010, ce groupe de travail propose de retenir l'orientation actuelle du projet comme solution privilégiée par les acteurs régionaux.

2014 Le Conseil fédéral approuve le projet général de contournement de Bienne par l'ouest.

Printemps 2017 Mise à l'enquête publique.

2020 Début des travaux.

2030-2035 Ouverture progressive du contournement ouest de Bienne. ■ L.B.

Bienne sera la ville suisse avec le plus grand nombre de jonctions autoroutières. Cela a-t-il un sens? Il y a une certaine logique à cela. Nous avons à Neuchâtel, comme c'est le cas aujourd'hui à Bienne, environ 80% de trafic interne et 20% de trafic de transit. Lorsqu'on décide de construire une autoroute dans ces circonstances-là, il faut savoir l'utiliser au mieux de manière à ce qu'un maximum de trafic interne emprunte l'autoroute.

En 1997, Moritz Leuenberger avait ouvert le dossier de la traversée de Bienne, pour examiner une autre option via le Seeland. Une occasion manquée? J'ai l'impression que cela aurait été une bonne solution. Dans le fond, nous avons aujourd'hui en Suisse romande trois autoroutes en parallèle: l'A12 entre Fribourg et Vevey, l'A1 entre Morat et Genève et la N5 entre Yverdon et Soleure. En regardant cette situation sans a priori, on peut se demander s'il était bien raisonnable de procéder ainsi. Il faut parfois avoir le courage d'étudier jusqu'au bout des idées tout à fait nouvelles, même si elles paraissent saugrenues. Mais vous n'arrivez pas à faire cela avec le monde politique. Les intérêts sont trop nombreux. ■ PROPOS RECUEILLIS PAR L.B.