

DISCOURS : Conférence de presse

Intervenante	Madame Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat
Sujet	A5 ; contournement de Bienne, branche Ouest: résultats de l'étude d'opportunité
Date	Lundi 19 avril 2010, 13 h 30
Lieu	Bienne; A5 Pavillon Champs-de-Boujean, Chemin du Long-Champ 105, Bienne, <i>Le texte parlé fait foi.</i>

Mesdames et Messieurs,

Voici plus d'un an, la délégation des autorités de l'A5 a mandaté un groupe de travail sous la houlette du maire de Bienne, Hans Stöckli. Ce groupe se compose de représentants et de représentantes de la région. Il a été chargé, jusqu'à l'été 2010, de déterminer quelle était la meilleure solution aux yeux de la région pour la branche Ouest du contournement de l'A5.

Le canton a alors assuré qu'il se chargerait d'élaborer les bases de décision nécessaires au groupe de travail. Nous avons jusqu'à aujourd'hui préparé toutes les variantes de sorte que le groupe de travail puisse les examiner, en discuter puis se pencher sur leurs avantages et leurs inconvénients respectifs.

Le canton a donc demandé un rapport, lequel permettra d'évaluer l'opportunité des variantes selon une méthode standardisée.

De quelles variantes s'agit-il ? Elles sont résumées en fonction des quatre orientations suivantes :

- L'orientation 1 correspond au projet global approuvé par le Conseil fédéral et qui est valable aujourd'hui, c'est-à-dire la branche Ouest avec la jonction de Bienne Centre et la bretelle de Nidau.
- L'orientation 2 se base également sur le projet global. Mais au lieu de la bretelle de Nidau, elle prévoit le tunnel de Port.
- Dans une étape intermédiaire à l'été de l'année passée, le groupe de travail a décidé de se pencher sur une troisième orientation : à savoir la semi-jonction de Bienne Centre et la semi-jonction du Faubourg du Lac ainsi que le tunnel de Port (au lieu de la bretelle de Nidau).
- Pour que le groupe de travail puisse traiter toute la palette des variantes, l'orientation 0 est aussi en discussion. Cette dernière prévoit de renoncer totalement à la construction de la branche Ouest, ou tout au moins de geler la planification pour quelques années.

Monsieur Graf vous présentera en détail les différentes orientations.

Résultats

Les bases techniques qui sous-tendent les différentes variantes sont depuis quelques mois à disposition du groupe de travail dirigé par Monsieur Stöckli. Et à présent, le rapport de l'étude d'opportunité est aussi bouclé.

Quels en sont les résultats essentiels ?



Le résultat de l'**analyse d'efficacité spatiale** est d'une importance capitale pour nous. Elle montre en effet clairement que :

La construction de la branche Ouest contribue à améliorer la qualité de vie et la qualité des séjours dans l'agglomération de Bienne.

Nommons quelques conséquences positives :

- La circulation est réduite de 30 pour cent et plus sur de nombreuses routes. La route de Berne est interdite à la circulation.
- La pollution de l'air et les nuisances sonores diminuent.
- La sécurité de la circulation est augmentée. Les conditions pour les piétons et les cyclistes s'améliorent.
- Les villes de Bienne et de Nidau ainsi que la rive du lac se rapprochent.

Ces résultats positifs se retrouvent dans toutes les variantes pour la branche Ouest. Les orientations 1, 2 et 3 peuvent donc être qualifiées de meilleures que la variante 0, qui ne prévoit pas de branche Ouest. Il me semble que c'est un point d'intérêt capital et je me permets de le répéter !

Mais l'étude montre aussi des différences entre ces variantes. Elle aboutit entre autres clairement à la conclusion que la meilleure solution pour le raccordement de la rive droite du lac de Bienne à l'A5 passe par le tunnel de Port. Une traversée souterraine de la Thielle avec une jonction à Bienne Centre représenteraient des interventions considérables dans le tissu urbain, lesquelles sont évitées grâce au tunnel de Port.

Les résultats de l'étude ne sont pas aussi probants en ce qui concerne l'**analyse coûts/avantages** : il s'agit surtout ici d'évaluer correctement les résultats. Je me permets ici une brève explication : une analyse coûts/avantages permet de mettre en parallèle les coûts d'un projet et ses atouts en termes de circulation. En ce qui concerne les coûts, nous sommes tous d'accord que la branche Ouest est un ouvrage complexe, donc onéreux. Onéreux surtout à cause des tunnels et des jonctions qu'il comporte. Nous tablons sur des coûts d'investissement de 1,5 à 2 milliards de francs. Et ce sont ces coûts d'investissement que l'analyse coûts/avantages compare avec l'utilité pour le trafic, c'est-à-dire les points positifs comme la diminution des accidents ou la réduction des trajets. Et les résultats de cette comparaison relativement simple ne parlent pas tous clairement en faveur de la branche Ouest. Si seule la question de la rentabilité était de première importance, ce serait l'orientation 0, soit « ne rien entreprendre », qui en serait la conséquence logique.

Toutefois, l'analyse coûts/avantages n'est pas une approche complète. Elle ne prend pas en compte les atouts de la branche Ouest sur les plans spatial et urbanistique, qui doivent pourtant avoir leur place dans l'évaluation globale. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle une étude d'opportunité met toujours en rapport les deux éléments que sont l'efficacité spatiale et l'analyse coûts/avantages. C'est la seule manière de se procurer la vue d'ensemble nécessaire. Et c'est là justement que la politique doit intervenir et décider à quoi elle souhaite accorder plus de poids :

La « simple » approche coûts/avantages ou l'approche globale en tenant compte des conséquences sur les plans spatial et urbanistique. Pour moi en tant que politicienne, la réponse est claire. L'approche globale s'impose.

Permettez-moi encore cette comparaison : si la rentabilité avait été un critère systématique pour les quelque 1700 kilomètres d'autoroute en Suisse, plusieurs centaines de kilomètres n'auraient assurément pas été construits. Il aurait surtout fallu renoncer aux ouvrages d'art pour traverser les localités.

Monsieur Graf vous parlera aussi des résultats de l'étude d'opportunité.

Quelle est maintenant la suite de la procédure ?

Les plans des variantes et l'étude d'opportunité sont à présent entre les mains du groupe de travail. Ce dernier a le temps jusqu'à l'été de remettre à la délégation des autorités une décision consolidée quant à la solution retenue. Dans l'entretemps, Monsieur Hans Stöckli reste à la disposition de tous les groupes intéressés en tant que personne de contact.

Je tiens à adresser tous mes remerciements au maire de Bienne et au groupe de travail pour le travail accompli jusqu'à présent. Je leur souhaite des discussions animées et je compte sur leur perspicacité pour prendre leur décision. Et j'en appelle à nouveau au groupe de travail et, par conséquent, à la région de Bienne. **Ne laissez pas passer cette chance ! C'est ici et maintenant que la région a son mot à dire !**

Nous nous trouvons à présent dans la phase décisive de la procédure de participation, qui me tient particulièrement à cœur. Je l'ai toujours dit et je le répète, je ne me prononcerai pas en faveur d'une solution qui n'a pas l'adhésion de la région. Or la région dispose maintenant des bases de décision et a la possibilité d'opter pour une des variantes de la branche Ouest.

Je suis impatiente et me réjouis de connaître la décision de cet été.