



## ARGUMENTAIRE

### A. JONCTIONS DESTRUCTRICES DU TISSU URBAIN

Les deux tranchées à ciel ouvert de plus de 200 m de long chacune et de 18 m de profondeur en plein centre-ville ouvriraient une plaie béante et incurable en déchirant le tissu urbain.

Le trou de la jonction Centre serait de la dimension de la vieille ville de Nidau.

Le projet prévoit cinq jonctions complètes, trois demi-jonctions et deux entrées / sorties au tunnel de Port. Dix entrées et ou sorties d'autoroute pour l'agglomération biennoise correspondraient, proportionnellement au nombre d'habitants, à 80 jonctions pour l'agglomération zurichoise.

### B. CONSÉQUENCES DÉVASTATRICES POUR LE PAYSAGE, LA POPULATION ET L'ENVIRONNEMENT DURANT 15 ANS ET AU-DELÀ

L'atteinte au paysage est démesurée.

745 arbres devraient être abattus. Certains d'entre eux figurent pourtant dans l'inventaire fédéral des voies de communications historiques Suisse (IVS). Les vieux arbres sont particulièrement importants pour tempérer le climat en ville. Ces arbres sont irremplaçables.

Plus de 100 bâtiments seraient détruits. Plusieurs de ces bâtiments sont pourtant dignes de protection patrimoniale.

Le projet dénature des espaces publics non bâtis d'importance nationales et empiète sur des surfaces de détente publiques protégées tel que le Strandboden.

Les interventions massives dans les flux des nappes phréatiques engendreraient des risques non calculables et représenteraient un danger pour les constructions existantes.

Les experts s'accordent à dire qu'on ne maîtrise pas l'impacte de l'autoroute sur la nappe phréatique dans sa globalité et les ingénieurs admettent qu'il y aurait des conflits significatifs nécessitant des mesures supplémentaires non-définies.

A Bienne des fouilles sont régulièrement inondées. Tout les biennois se souviennent de la «piscine Manor».

La phase de chantier qui devrait durer au moins 15 ans rendrait la ville invivable : bruits incessants, poussières infinies, circulation impossible, etc. C'est plus de 400'000 camions d'excavation et de transport de déchets qui sont estimés et qui envahiraient la ville.

Pour finir, Les mesures d'accompagnement ne sont financièrement pas garanties et pourraient donc ne jamais se réaliser.

A l'image des terrains de l'expo 02 qui sont toujours en friche 15 ans plus tard, combien de temps faudra-t-il attendre dans une ville en chantier?

### C. COÛTS EXORBITANTS SUPPORTÉS PAR TOUS LES CITOYENS SUISSES

Un kilomètre du tronçon passant sous le centre-ville coûterait six fois plus cher qu'un kilomètre du nouveau tunnel du Gothard.

Le coût de construction du projet global est estimé à 2.2 milliards de CHF (y compris le tunnel de Port et de Nidau). Cette infrastructure routière serait la plus chère autoroute de Suisse. Comme il s'agit d'une route nationale, tous les citoyens suisses devront passer à la caisse.

Le tronçon Strandboden – Brügg coûterait 1.65 milliards. A titre comparatif, cet argent permettrait de réaliser tous les projets suivants:

- la nouvelle fondation Beyeler (100 mio.)
- le Rolex Learning Center (110 mio.)
- la clinique de réhabilitation de Bâle (87 mio.)
- le stade de Munich (370 mio.)
- la tour Roche (plus haute de Suisse) (550 mio.)
- le regio tram biennois (300 mio.)
- Kalkbreite ZH (zone de logement moderne et actuelle) (75 mio.)
- + 60 millions de francs pour des infrastructures améliorant la mobilité douce...

Et pourtant les coûts ne s'arrêteront pas là puisque durant la phase d'exploitation les installations techniques et complexes qui sont envisagées, la multiplicité des pompes et l'entretien compliqué engendreront des coûts estimés actuellement à 43 mio. par année. Ces charges seront supportées par tous les contribuables et ne prennent pas en compte les éventuels dommages liés aux mouvements de la nappe phréatique qui sont inestimables!

### D. PAS DE SOLUTION AUX PROBLÈMES DE CIRCULATION EXISTANTS

L'augmentation des infrastructures autoroutières menant directement au centre-ville par le biais des jonctions engendrerait une majoration du trafic dans les villes de Bienne et de Nidau.

Le bouclage du maillon autoroutier au niveau suisse ne serait qu'illusion puisque le tronçon «La Neuveville-Bienne» resterait une route à deux voies (avec tracteurs et vélos) quand au tronçon T6 entre Brügg et Lyss, il conserverait son statut de semi-autoroute.