



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.

Les jonctions sont si rapprochées les unes des autres que le projet prévoit des voies de présélection supplémentaires qui rendraient la circulation compliquée et dangereuse.

Les jonctions ouvertes en plein centre ville sont des solutions arriérées. Ce genre de projet sort des tiroirs du millénaire dernier. Dans bien des endroits, les tranchées d'autoroute sont couvertes à grand frais, à Bienne on en projette de nouvelles.

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

L'atteinte au paysage est démesurée.

Selon le projet mis à l'enquête, 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.

Les inventaires fédéraux tels que l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS) et l'inventaire des voies de communications historiques Suisse (IVS) ne sont pas respectés. Le projet dénature des espaces publics non bâtis d'importance nationale et empiète sur des surfaces de détente publiques protégées tel que le Strandboden. (L'arrêt du tribunal Fédéral de Rüti en 2009 a confirmé l'importance des inventaires fédéraux que sont l'ISOS et l'IVS, pourtant le projet porterait atteinte à tous les deux.) Le tracé de l'autoroute est certes d'importance nationale (donc à équivalence avec les inventaires fédéraux ci-dessus) mais les jonctions ne sont pas d'importance fédérale.

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

La nappe phréatique n'est pas suffisamment étudiée, selon le rapport technique, la couche profonde n'est que peu étudiée alors qu'elle serait atteinte par la jonction Centre.

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.

Enfin les crues tri centennale n'ont pas été prises en compte dans les calculs. (Alors que cela était demandé!)

A Bienne des fouilles sont régulièrement inondées. Tout les biennois se souviennent de la «piscine Manor» à la rue centrale et de l'aula des gymnases du bord du lac.

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.

L'énergie grise consommée serait inimaginable et rendrait le projet incompatible avec la votation «Stratégie énergétique 2050» puisqu'il est extrêmement énergivore et polluant.

De plus, la probabilité de découvertes archéologiques serait importante et pourrait prolonger le chantier de plusieurs mois voir de plusieurs années et maintenir les villes de Bienne et de Nidau dans cette étape insoutenable.

Pour finir, Les mesures d'accompagnement nécessaires ne sont financièrement pas garanties et pourraient donc ne jamais se réaliser. L'histoire biennoise nous a montré que les crédits d'aménagement ont de la peine à passer la rampe des votations populaires (refus de l'aménagement de la place de la gare ou de la place du marché neuf).

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.

A lui seul, 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.