

Rapport d'experts sur le processus de dialogue branche Ouest Bienne

Par Fritz Kobi, expert en transport et Han van de Wetering, expert en urbanisme

Management Summary

(Le rapport d'experts est annexé au rapport final du 7 décembre 2020 comme document de travail)

Processus de dialogue en tant qu'opportunité

Le processus de dialogue s'est avéré être une opportunité pour une nouvelle approche de la ville et des transports. Les résultats sont non seulement un soutien pour le développement qualitatif de la région de Bienne, mais sont également une source d'inspiration pour des questions similaires dans d'autres villes et communes. Le processus a notamment permis de traiter d'importants thèmes spécifiques qui n'avaient pas été abordés lors de la précédente planification ou qui avaient été délibérément négligés. Quatre sujets sont au premier plan :

- Le traitement équitable et intégral du développement urbain et du trafic.
- Le traitement du facteur temps et le maniement du portefeuille actuel.
- La planification à l'échelle globale.
- La mise en œuvre par des petites mesures cohérentes.

Traitement équitable et intégral du développement urbain et du trafic

Le développement urbain et le trafic sont généralement traités séparément dans le travail actuel de planification. Le sujet du développement urbain n'est pratiquement jamais pris en compte dans les projets de trafic et vice versa. Bien qu'une zone urbaine dense soit concernée, le développement urbain du projet branche Ouest A5 n'est pour le moment qu'une « planification d'accompagnement ». La relation tendue vis-à-vis du trafic est également typique, le trafic n'étant souvent considéré qu'en tant que problème dans le contexte urbain. La tendance à séparer le flux de trafic et l'espace urbain est omniprésente (p.ex. par des contournements, des ponts et des tunnels). On oublie ainsi que la ville et le trafic sont interdépendants. Séparer les deux n'aboutit généralement pas à une solution, mais entraîne tout au plus un déplacement des problèmes. Les synergies très intéressantes entre les flux de trafic et les utilisations sont, en outre, perdues. Dans le processus de recherche de solutions du processus de dialogue, il est donc fait référence à un traitement égal et intégral du développement urbain et du trafic, ce qui permet non seulement d'éviter les problèmes, mais surtout de créer une valeur ajoutée.

Le traitement du facteur temps

De nombreux grands projets d'infrastructure ne tiennent guère compte du facteur temps. Dans le cadre de la nouvelle construction d'infrastructure, c'est l'état final du projet branche Ouest A5 qui est le point central. Le projet ne sera cependant pas construit avant 20 à 25 ans au plus tôt. Les problèmes existants ne seront pas résolus d'ici là. La longue période de construction entraînera même quantité de nouveaux problèmes.

(Le rapport d'experts est annexé au rapport final du 7 décembre 2020 comme document de travail)

Il est donc important de mettre en œuvre le projet par étapes et de traiter les mesures à court et moyen termes. Les chiffres du trafic et le potentiel de développement urbain ont ainsi montré que l'axe existant Rue du Débarcadère, Rue d'Aarberg et Route de Berne pourra continuer à assurer encore longtemps sa fonction de réseau supérieur et local sous forme de route urbaine. Il existe en principe des solutions pour tous les tronçons afin de faire évoluer de manière supportable le niveau actuel de TIM à court et moyen termes de manière à pouvoir maîtriser la charge admise.

La planification à l'échelle globale

La coordination entre le développement urbain et le trafic se fait toujours en fonction de plusieurs critères, qui concernent autant l'analyse des problèmes que la recherche de solutions. Dans le projet branche Ouest A5, l'accent est mis sur le niveau supérieur. L'objectif est de combler une lacune dans le réseau routier national, qui est la seule façon de justifier le tracé et la conception des constructions. C'est le trafic local et d'agglomération qui pose problème dans l'agglomération de Bienne et non le trafic de transit : ce dernier ne représente que 20% sur le tronçon Rusel – Marais-de-Brügg.

Les mesures à court, moyen et long termes du processus de dialogue accordent donc un poids égal aux niveaux supérieur, régional, urbain et local. La tâche primordiale consistant à combler les lacunes du réseau peut ainsi également contribuer au développement qualitatif de l'ensemble de la région de Bienne.

Petites mesures cohérentes pour la mise en œuvre

En raison de leur taille et de leur complexité, de nombreux grands projets d'infrastructure de transport sont souvent considérés isolément comme des projets de construction indépendants. Ils provoquent non seulement, en tant que constructions majeures, des changements importants et conflictuels, mais sont aussi souvent très coûteux. Ils semblent en outre ne fonctionner en général que comme un tout : on ne peut envisager sciemment une mise en œuvre progressive et ascendante par étapes intermédiaires compatibles, car les corrections ultérieures sont rarement possibles.

La mise en œuvre par une série de mesures coordonnées est donc une question importante. La situation en matière de trafic et d'urbanisme peut aussi être améliorée par d'autres mesures au lieu de grands projets de construction routière. Les mesures non liées à la construction (gestion de la mobilité, exploitation, contrôle, etc.) jouent un rôle central. Elargir la recherche de solutions, permet non seulement de procéder à un développement progressif et à une évolution future, mais aussi de réaliser des économies massives.

Comment aller de l'avant

Le projet d'exécution est le résultat de près de soixante années de planification continue. Compte-tenu des exigences actuelles, un tel projet n'a pas d'avenir (aménagement vers l'intérieur, ville écologique, etc.). Le projet d'exécution existant pour la branche Ouest, à l'exclusion du tunnel de Port, ne doit donc pas être poursuivi. Des projets et concepts nouveaux, solides, durables et à l'épreuve du temps sont également nécessaires pour d'autres mesures et solutions.

Les villes de Bienne, Nidau et la région disposent encore de réserves entre le volume du TIM et la charge admise ou peuvent en créer par des mesures complémentaires « push & pull ». Il y a donc assez de temps pour élaborer et mettre en œuvre des solutions localisées et durables, mais il convient toutefois d'en faire bon usage et de ne pas laisser passer des occasions favorables pour des mesures immédiates.

Les conclusions et les recommandations issues du processus de dialogue constituent une étape importante pour la planification urbaine et du trafic. Les contenus, qui ont reçu un vaste soutien politique, constituent ainsi une ligne directrice centrale pour le développement futur. Nous n'en sommes pourtant qu'au début : des plans et des projets concrets doivent encore être élaborés. Il convient de choisir des procédures de qualité garantie, telles que des concours pour des solutions qualitatives et durables. Ni la solution du trafic ni celle de développement urbain ne doivent être considérées comme des prémisses, comme cela est souvent le cas aujourd'hui. La recherche d'une solution de trafic adaptée devrait notamment faire partie intégrante du processus créatif.

Le processus de dialogue a finalement montré que la participation contribuait à la qualité et elle devrait donc être, conformément aux recommandations, intégrée de manière cohérente dans la planification et la conception des projets.
