

**1<sup>re</sup> séance****Table ronde «Contournement Ouest de Bienne par l'A5»****Procès-verbal du 08.02.2019**

Heure:	15h15 – 18h30	
Lieu:	Aula de l'école «Weidteile», Lyss-Strasse 34, 2560 Nidau	
Présidence	Werder, Hans	
Présents	Arnold, Niels (Pro Natura) Bachmann, Christian (Groupe de travail «Branche Ouest de l'A5») Bohnenblust, Peter (TCS, section Bienne-Seeland) Briechle, Dennis (Association «Groupe S») Bucher, Jean Christian (TCS, section Bienne-Seeland) Conconi, Sandro (Comité «Axe ouest A5, maintenant ou jamais») Deckert, Madeleine (Association seeland.biel/bienne) Duttweiler, Catherine (Comité «Axe ouest, pas comme ça !») Fehr, Erich (maire de Bienne) Firer, Leslie (conseillère communale, Ipsach) Fuhrmann, Sarah (Association «Bienne debout !») Gebel, Matthias (Comité «Pro A5 – branche Ouest») Guggisberg, Lars (UCI Berne) Gurtner, Roland (Comité «Axe ouest A5, maintenant ou jamais») Haas, Adrian (UCI Berne) Helbling, Beatrice (CI Qualité de vie Bienne Ouest) Herzig, David (ACS Berne, section bernoise) Hess, Sandra (maire de Nidau) Hürsch, Gilbert (Chambre économique Bienne-Seeland) König, André (Pro Velo) Kronenberg, Sabine (Association «Bienne debout !») Lenz, Toni (PME Bernoises) Loderer, Benedikt (Comité «Axe ouest, pas comme ça !»)	Meier, Mélanie (Comité «Biel notre Amour») Messerli, Philippe (conseiller municipal, Nidau) Moser, Peter (Comité «Pro A5 – branche Ouest») Mühlethaler, Beat (maire de Port) Preiswerk, Catherine (Patrimoine bernois) Räber, Jürg (Association seeland.biel/bienne) Rodewald, Raimund (Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage) Rossel, Denis (CI Qualité de vie Bienne Ouest) Scheuss, Urs (ATE Berne) Schlegel, Hanspeter (Pro Velo) Schwickert, Barbara (conseillère municipale, Bienne) Steinmann, Alfred (Association «Groupe S») Stöckenius, Susanne (maire de Ipsach) Stocker, Julien (Pro Natura) Thalmann, Ivo (Patrimoine bernois) Vogt, Beatrice (Comité «Axe ouest, pas comme ça !») Wiederkehr, Martin (Groupe de travail «Branche Ouest de l'A5») Wild, Ruedi (GI «Prends soin de la ville») Zimmermann, Jacqueline (GI «Prends soin de la ville») Zosso, Nina (PME Bernoises) Zryd, Andrea (Mobilité piétonne, canton de Berne) Zumbühl, Benjamin (ATE Berne)
Excusés	Fontana, Marc (OFROU, représenté par Thierry Kreienbühl) Ünal, Claudia (Comité «Biel notre Amour») Hänsenberger, Ulrich (ACS Berne, section bernoise, représenté par David Herzig) Mentha, Luc (Patrimoine bernois)	
Absents	Nyffenegger, Thomas (ACS Berne, section bernoise) Roch, Andrea (Chambre économique Bienne-Seeland)	
Invités	Albrecht, Christian (TTE) Graf, Stefan (OPC) Kreienbühl, Thierry (OFROU) Studer, Stefan (OPC)	
Secrétariat	Jürg Abbühl (Infrakom) Daniel Stegmann (Infrakom)	

Christoph Neuhaus, président du Conseil-exécutif et directeur de la TTE, souhaite la bienvenue aux participants et participantes à la première table ronde. Il annonce que le Canton demandera fin mars 2019 la suspension de la procédure d'approbation des plans du projet auprès de la Confédération dans la mesure où le processus de dialogue se réalise. Il passe la parole à Hans Werder, chargé de diriger cette table ronde, avant de prendre congé de l'assistance.

**Ordre du jour**

	QUOI	QUI	QUAND
<b>1</b>	<b>Introduction</b>		
	Hans Werder ouvre la séance et se présente brièvement. Il considère le présent processus participatif comme une dernière chance et souligne que celui-ci est mené indépendamment de la Confédération et du Canton de Berne et explique à l'aide de la fiche 2 / la lettre de l'OPC, que la suspension sera demandée fin mars 2019, pour autant que la procédure de dialogue ait lieu. Le Canton part du principe que la procédure d'approbation des plans de projet sera suspendue d'ici		

QUOI	QUI	QUAND
<p>là. Le secrétariat et la communication relative à ce processus participatif ont été confiés à l'agence Infrakom S.A.</p>		
<p><b>2 Présentation de toutes les organisations participantes avec leurs attentes envers le processus de dialogue</b></p>		
<p>La position ainsi que les attentes des organisations participantes sont présentées par ordre alphabétique (<i>selon désignation allemande</i>).</p>		
<p><b>1. ACS Berne, section bernoise</b> L'ACS soutient certes le projet définitif officiel, mais est ouvert à tout projet alternatif digne de ce nom. Il attend un débat ouvert et transparent, soit sans préjugés, et le constat qu'il faut un projet de contournement.</p>		
<p><b>2. Groupe de travail «Branche Ouest de l'A5»</b> De l'avis du groupe de travail «Branche Ouest de l'A5», les avantages du projet définitif l'emportent clairement sur ses inconvénients.</p>		
<p><b>3. Patrimoine bernois</b> Patrimoine bernois a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l'axe ouest !» (ch. 13). La ligue exige la préservation de divers objets inventoriés au plan national qui souffrent de la planification actuelle, en particulier l'image de la ville avec le Seefels (zone protégée d'importance nationale au-dessus de la demi-jonction du Faubourg du lac).</p>		
<p><b>4. PME Bernoises</b> La fédération s'engage dans l'ensemble du canton pour une planification des transports adaptée aussi à l'artisanat. Elle soutient certes le projet définitif officiel, mais reconnaît que des adaptations et compromis sont nécessaires en vue de sa réalisation, et ce, aussi rapidement que possible.</p>		
<p><b>5. Mobilité piétonne, canton de Berne</b> L'organisation «Mobilité piétonne, canton de Berne» a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l'axe ouest !» (ch. 13). Une requête fondamentale est que la mobilité douce occupe une place adéquate dans le débat. Elle attend un dialogue transparent et correct.</p>		
<p><b>6. Commune d'Ipsach</b> La commune d'Ipsach soutient le projet définitif officiel et attend un dialogue ouvert.</p>		
<p><b>7. Commune de Port</b> La commune de Port soutient le projet définitif officiel et est aussi disposée à supporter du trafic supplémentaire durant le chantier de construction. En revanche, elle n'est pas prête à repartir de zéro. Durant le présent processus participatif, il convient de comparer ce qui est souhaitable à ce qui est faisable et de discuter de manière approfondie uniquement de ce qui est possible et faisable.</p>		
<p><b>8. UCI Berne</b> L'UCI Berne est clairement d'avis qu'une bonne infrastructure de transports revêt une importance fondamentale pour le développement économique. Cela comprend un réseau fonctionnel</p>		

des routes nationales et le comblement de lacunes et de goulets d'étranglement. Il soutient une solution judicieuse au plan de la technique de circulation dans le cadre du projet actuel, de façon à ce qu'il n'y ait plus de retard dans la mesure du possible.

#### **9. CI «Prends soin de la ville»**

La communauté d'intérêts s'appuie sur le modèle cantonal des trois principes en matière de politique de trafic, à savoir éviter le trafic, déplacer le trafic et organiser le trafic de manière supportable. La participation est comprise comme un contrôle de robustesse, ce qui signifie que cela doit rester cohérent aussi des décennies après la mise en œuvre d'un projet. Cela ne peut être atteint que par la coopération de tous les acteurs concernés. La communauté d'intérêts veut que les questions fondamentales suivantes soient clarifiées: la branche Ouest est-elle nécessaire à la région, à la Suisse ? Que reflètent les chiffres et les pronostics actuels en termes de trafic ? Si la branche Ouest est nécessaire, alors sous quelle forme ? Dans le cas contraire, quelles sont les alternatives ? Que disent des solutions innovatrices en matière de trafic ?

#### **10. Comité «Biel notre Amour»**

Le Comité «Biel notre Amour» se bat pour la qualité de vie à Bienne. En 2017, l'organisation a lancé une pétition contre le projet définitif et l'a déposée avec plus de 10'000 signatures au DETEC et auprès de l'ancienne conseillère fédérale Doris Leuthard. Le Comité a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l'axe ouest !» (ch. 13). Il exige un bilinguisme conséquent durant tout le processus.

#### **11. Comité «Comité Axe ouest A5, maintenant ou jamais»**

Le comité «Axe ouest A5, maintenant ou jamais» s'entend comme un mouvement citoyen visant la mise en œuvre rapide du projet définitif officiel avec une information objective. Selon lui, ce projet est le seul réaliste et le rejeter aurait des conséquences fatales pour la ville en termes de trafic, d'environnement et d'économie. Il attend un dialogue ouvert permettant d'éliminer les malentendus et les craintes. Les avantages et les inconvénients du projet doivent être mis en lumière de manière égale. En outre, il convient de discuter ce qui peut être optimisé le cas échéant. Il espère que la majeure partie du groupe considérera le projet officiel comme une chance pour Bienne.

#### **12. Comité «Pro A5 – branche Ouest»**

Le comité «Pro A5 – branche Ouest» s'engage pour une formation constructive et objective des opinions et soutient le projet définitif officiel, car il correspond le mieux à ses attentes. Il est toutefois ouvert à toute nouvelle solution s'avérant encore meilleure. Il attend du présent processus participatif un mode de travail efficace, objectif et constructif, soit sans lignes rouges ni guerres de tranchées idéologiques, afin de rendre possible la réalisation rapide d'un contournement Ouest efficace.

#### **13. Comité «Axe ouest, pas comme ça !»**

Le Comité «Axe ouest, pas comme ça!» avec plus de 2100 membres est plus grand que chaque parti politique de la région et influence en tant que force pertinente les élections et votations. En tant que mouvement citoyen, il s'engage pour ses membres et devra donc les consulter sans cesse avant de prendre des décisions importantes. Le Comité et l'ATE ont rassemblé leur temps de parole, afin de

présenter les cinq points du document «Les clés de la réussite du dialogue autour de l'axe ouest !» publiés préalablement.

1. Suspension: un processus participatif transparent ne peut avoir lieu qu'avec la suspension des travaux de planification du projet définitif et du traitement des oppositions.
2. Principe de transparence: le processus de dialogue doit être public et bilingue selon le principe de transparence de relations publiques.
3. Approche globale: le processus de dialogue doit appréhender la situation dans son ensemble (trafic individuel motorisé, développement des transports publics, déplacements à pied et à vélo, mobilité du futur et modifications de la répartition modale).
4. Urbanisme: chaque solution envisagée doit être compatible avec la vie urbaine.
5. Pas de jonctions au centre-ville: l'arrêté sur le réseau est accepté. Il faut maintenant poursuivre les réflexions, afin de parvenir à une solution sans jonctions au centre-ville.

#### 14. CI Qualité de vie Bienne Ouest

La communauté d'intérêts «Qualité de vie Bienne Ouest» a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l'axe ouest !» (ch. 13). Elle attend de tous les acteurs présents qu'ils soient prêts à des compromis. De son point de vue, la proposition du comité «Axe ouest, pas comme ça !» constitue un compromis entre une variante zéro et le projet définitif officiel et, de fait, la seule variante possible, étant donné qu'elle ne requiert aucune jonction supplémentaire. Toute la documentation doit être bilingue et disponible simultanément dans les deux langues.

#### 15. Pro Natura

L'organisation Pro Natura s'entend comme représentante des intérêts de la nature et de l'environnement. Concernant le projet définitif officiel, elle déplore la faiblesse des mesures de compensation écologique prévues. Ce projet est trop grand, et elle attend son redimensionnement par un dialogue constructif.

#### 16. Pro Velo

L'association Pro Velo a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l'axe ouest !» (ch. 13). Pour le processus participatif, elle souhaite un dialogue permanent (forums, pages internet), aussi pour les jeunes.

#### 17. Ville de Bienne

De façon générale, la Ville de Bienne, resp. le Conseil municipal plaide pour éloigner le trafic routier des quartiers résidentiels et créer l'espace nécessaire à la mobilité douce et aux habitants. Le concept des nombreuses jonctions autoroutières va en ce sens en rapprochant les automobilistes au plus près de leur destination. C'est la raison pour laquelle elle a soutenu le projet définitif officiel. Le débat purement axé sur le trafic routier s'est toutefois mû en un débat de politique sociale. Cela le rend plus complexe, d'autant plus que l'opposition grandit au sein de la population. Au vu de la situation actuelle, il est important pour les autorités biennoises de ne pas semer le trouble dans la population, mais de s'asseoir à une table et de trouver une solution. Le dialogue doit être franc et sérieux, et viser un large compromis.

#### **18. Ville de Nidau**

La Ville de Nidau a participé avec Bienne à l’élaboration du projet définitif actuel. Elle le soutient donc, mais considère qu’il doit être encore optimisé et est donc clairement d’avis que des échanges plus intensifs sont nécessaires avec la population et les acteurs directement concernés. Elle attend un dialogue ouvert, franc et transparents pouvant contribuer à trouver une solution en temps utile. Aucune autre décennie ne doit être perdue.

#### **19. Fondation suisse pour la protection et l’aménagement du paysage**

La fondation suisse FP a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l’axe ouest !» (ch. 13). Également en tant qu’organisation nationale, la FP ne s’engage pas, loin s’en faut, lors de chaque projet de construction lié aux routes nationales. Concernant le présent projet définitif, elle est toutefois d’avis que c’est indiqué, car il est loin d’avoir atteint un stade de maturité en termes d’approbation. Les impacts sur la nature, l’héritage culturel et le lac en tant qu’espace de détente sont bien trop grands. Pour le présent processus participatif, il est important d’aborder les points faibles du projet de façon neutre et d’en débattre ouvertement. Le tunnel de Douanne doit être pris ici en exemple, car les diverses parties concernées ont dialogué sur un pied d’égalité et ont pu s’entendre sur une solution satisfaisante.

#### **20. TCS, section Bienne-Seeland**

Pour le TCS, en tant que club de la mobilité, l’image globale est importante, pas seulement le trafic routier. Il attend du processus de dialogue qu’il n’y ait pas de lignes rouges. Le projet définitif officiel doit servir de base, et le processus participatif ne doit pas durer plus d’une année. Tous les participants et participantes doivent pouvoir se déclarer d’accord avec les recommandations élaborées, afin qu’une solution soit enfin trouvée pour Bienne.

#### **21. ATE Berne**

La section a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l’axe ouest !» (ch. 13).

#### **22. Association «Bienne debout»**

L’association a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l’axe ouest !» (ch. 13) et a également organisé les manifestations avec près de 4000 à 5000 participantes et participants. Il s’agit désormais de mener un processus participatif ouvert et franc dans le calme, et de tenir compte sérieusement des craintes et des inquiétudes de la population.

#### **23. Association «Groupe S»**

Le «Groupe S» a cosigné les cinq points publiés préalablement «Les clés de la réussite du dialogue autour de l’axe ouest !» (ch. 13). Il défend un contournement Ouest par l’A5 compatible avec la vie urbaine. Le «Groupe S» a été créé en 2011. Il exige clairement la suspension du projet définitif officiel et que l’on tire les enseignements requis des erreurs passées du groupe de travail Stöckli: un enregistrement sérieux des idées exprimées est important. Les préoccupations et solutions proposées doivent être acceptées par

tous, et une communication ouverte vers l'extérieur et à l'intérieur doit exister, et être bilingue.

#### 24. Association seeland.biel/bienne

L'association seeland.biel/bienne regroupe plus de 60 communes du Seeland, dont Bienne, est n'a pas encore pris position. Pour elle, il est important de mener un dialogue ouvert.

#### 25. Chambre économique Bienne-Seeland

La Chambre économique Bienne-Seeland se réfère aux explications du Comité «Axe ouest A5, maintenant ou jamais» (chiffre 11.) et complète les attentes envers le processus de dialogue: il convient de soigner un comportement respectueux et décent, et l'on doit être d'accord sur les questions brûlantes et le choix des experts.

Hans Werder remercie toutes les organisations et autorités pour leurs prises de position et constate certes de grandes différences, mais aussi nombre de points communs. Il souhaite ainsi insister sur trois points:

- Il convient de mener un dialogue ouvert, permettant aussi de consulter la population et d'autres organisations.
- Il convient de décider au sein de la présente table ronde quelles questions doivent être abordées et quels experts il faut inviter.
- Au vu de la situation initiale, le processus ne devrait pas durer trop longtemps. Une solution proche est souhaitée par diverses parties.

QUOI	QUI	QUAND
<b>3</b>		

Hans Werder soumet une **proposition** concernant les objectifs du processus de dialogue, notamment:

#### **Mandante**

*La délégation des autorités relative au contournement Ouest de Bienne par l'A5 a décidé en date du 21.12.2018 d'introduire une procédure de dialogue, dont le but est de mettre sur pied un groupe de dialogue placé sous une direction externe.*

#### **Objectif**

*Le groupe de dialogue a pour mission d'élaborer une solution faisable bénéficiant d'un large appui pour mettre fin à la controverse sur le contournement Ouest de Bienne par l'A5. Cette solution doit:*

- a) *réduire la charge du trafic routier à un niveau supportable pour Bienne, Nidau et les communes limitrophes;*
- b) *garantir l'accessibilité de Bienne et de sa région;*
- c) *satisfaire aux consignes nationales de l'arrêté fédéral de 1960 sur le réseau de routes nationales et raccorder les autoroutes de Soleure, Berne, Delémont et Neuchâtel;*
- d) *créer des conditions préalables attrayantes pour la mobilité douce et les transports publics;*

QUOI	QUI	QUAND
<p>e) <i>favoriser une grande qualité de vie urbaine et minimiser les impacts sur le milieu bâti;</i></p> <p>f) <i>minimiser les gênes pour la qualité de vie durant le chantier de construction et</i></p> <p>g) <i>minimiser les impacts sur l’environnement.</i></p>		

*Les travaux doivent s’appuyer sur le projet définitif officiel du Canton de Berne et sur l’idée alternative du comité «Axe ouest, pas comme ça !», qu’il convient de comparer et d’optimiser en demeurant axé sur les résultats. La procédure d’approbation des plans du projet définitif est suspendue durant les travaux du groupe de dialogue.*

Hans Werder a l’intention de remettre une recommandation dans un bref rapport à l’attention de la délégation des autorités d’ici juin 2020.

La proposition est largement débattue et également regardée d’un œil critique. Remarques lors du débat:

- Il faut une solution soutenue et acceptée par la population.
- La solution recherchée doit profiter à tous les quartiers et aux communes impliquées.
- Il faut ouvrir l’éventail des variantes.
- Il faut avoir suffisamment de surfaces de compensation écologique.
- Les objectifs listés ne doivent pas correspondre à un classement prioritaire.
- Des aspects sociaux, économiques et sociétaux de chaque solution sont à envisager.
- Les objectifs doivent être formulés de manière concrète et précise. Ils sont trop vagues et peuvent conduire à des malentendus. Des formulations précises et uniformes sont souhaitées. Par exemple, que signifie «large appui», «faisable» «minimiser», «optimiser» ?
- Pratiquement toutes les personnes présentes attendent une approche ouverte, holistique et aucune interdiction de penser comme lors des travaux du groupe de travail Stöckli. En plus du projet définitif et du tunnel sous la ville sans jonctions, l’éventail doit être élargi. En particulier les variantes sud avec des tangentes seelandaises plus petites et plus grandes, le tunnel du Jura, ainsi qu’une solution zéro avec des mesures d’accompagnement en matière de circulation sont nommés en sus. Un état des lieux exhaustif pour la comparaison et l’évaluation est nécessaire.
- Jakob Etter, député, a soumis des interventions au Parlement cantonal concernant la tangente seelandaise.
- Tous les frais économiques doivent être pris en compte: en particulier les frais de construction, mais également les frais d’entretien, d’exploitation et d’opportunité.
- Il faut une perspective de rang supérieur et exhaustive. Pour cela, la nouvelle stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne, les chances d’une numérisation de la mobilité, ainsi que le projet de tram régional suspendu, entre autres, seront inclus.

QUOI	QUI	QUAND
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Point c) est superflu. Évidemment, les lois et règlements, tels que l’arrêté fédéral sur le réseau, sont respectés de manière générale. C’est pourquoi, il faudrait parler d’achèvement du réseau au point c).</li> <li>- Les risques pour les nappes phréatiques doivent être pris en compte.</li> </ul> <p>La question de la tangente seelandaise est débattue intensément. Hans Werder dit que cette variante nécessiterait un nouvel arrêté fédéral, ce qui demanderait beaucoup de temps et devrait probablement être très difficile. Le débat relatif à la tangente seelandaise doit être mené, mais en tenant compte du fait que la position de la Confédération jouera un rôle décisif.</p> <p>Toute adaptation éventuelle du «projet général» ne doit pas constituer un obstacle à l’examen de variantes.</p> <p>L’éventail sera élargi, un état des lieux de toutes les variantes (y c. tangente seelandaise) sera effectué et une nouvelle proposition d’objectif sera soumise pour la prochaine séance. L’équipe centrale doit soumettre une proposition de procédure pour un état des lieux détaillé à l’attention du groupe de dialogue. Le principe selon lequel l’équipe centrale doit déjà commencer les travaux, malgré le fait qu’il n’existe pas encore d’objectifs et de règles de jeu définitifs, est vu de manière critique.</p>	<p>Werder Équipe centrale</p>	<p>Jusqu’au 27.05.19</p>

QUOI	QUI	QUAND
<p><b>4 Organisation du processus de dialogue</b></p> <p>Hans Werder propose un processus à deux degrés avec un groupe de dialogue et une équipe centrale chargée de préparer les affaires pour celui-ci. Le groupe de dialogue décide. Les deux organes peuvent octroyer des mandats à des tiers. L’équipe centrale doit être composée paritairement de trois représentants et représentantes respectifs des partisans et des opposants au projet définitif officiel, ainsi que d’une personne pour chacune des villes de Bienne et Nidau et d’un expert ou d’une experte de la Conférence régionale des transports. Le groupe de dialogue serait composé des représentants et représentantes des organisations et autorités participant à la table ronde. Il est prévu d’indemniser les membres de l’équipe centrale, mais pas ceux du groupe de dialogue. Il est prévu que le processus participatif dans son ensemble dure jusqu’en juin 2020.</p> <p>À titre de partenaires externes, Hans Werder souhaite faire appel à un expert ou une experte des domaines des transports et de l’urbanisme. Il propose ici Fritz Kobi (Verkehr, bürokobi GmbH, Münsingen) – une proposition du Canton de Berne – et Han van de Wetering (Atelier für Städtebau GmbH, Zurich) – une proposition de la Ville de Bienne.</p> <p>En outre, Jürg Abbühl lui a proposé de discuter de la participation des groupes parlementaires des conseils de ville de Bienne et Nidau au sein du groupe de dialogue.</p>		

QUOI	QUI	QUAND
<b>Débat:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="260 264 1023 488">– Depuis l'envoi de la première invitation à la table ronde, trois nouvelles organisations se sont jointes du côté des partisans, de sorte que la balance a penché en faveur de ces derniers. Il n'est pas acceptable que l'on puisse s'inscrire soi-même comme dans le groupe de travail Stöckli et que de nouveaux comités soient créés, qui ne se sont jamais manifestés auparavant, dans l'unique but de pouvoir participer au processus.</li> <li data-bbox="260 495 1023 622">– La composition paritaire proposée est en contradiction avec les rapports de majorité effectif au sein de la population: 49% Axe ouest: pas comme ça, 16% contre une nouvelle extension de l'autoroute, 21% pour le projet définitif.</li> <li data-bbox="260 629 1023 757">– La proposition d'inclure 3 participants pour et 3 contre au sein de l'équipe centrale est débattue de manière critique. Les groupes opposés voient plutôt 5 participants de chaque côté dans une parité; 4 et 4 sont proposés comme compromis.</li> <li data-bbox="260 763 1023 846">– 2 personnes, au lieu d'une comme proposée, par organisation doivent participer au groupe de dialogue, dont une personne doit agir comme porte-parole.</li> <li data-bbox="260 853 1023 958">– Les groupes opposés soulignent à nouveau qu'aucune décision ne peut être prise à la table ronde, car de nombreux groupes doivent d'abord consulter leur comité et leurs membres.</li> <li data-bbox="260 965 1023 987">– La jeunesse devrait être impliquée davantage.</li> <li data-bbox="260 994 1023 1077">– Mise sur pied d'un espace de dialogue physique, mais aussi virtuel, au sein duquel des propositions et des variantes peuvent être montrées et débattues publiquement.</li> <li data-bbox="260 1084 1023 1144">– Mise sur pied de groupes d'experts sur des points forts thématiques.</li> <li data-bbox="260 1151 1023 1384">– WWF et les deux communes de Brügg et Douanne-Daucher manquent, et il manque éventuellement encore d'autres groupes. Il existe un consensus selon lequel les groupes parlementaires n'ont pas leur place au sein du groupe de dialogue, étant donné que les partis sont déjà bien représentés à la table. La participation des groupes parlementaires aux «Ateliers BLS» a considérablement décalé les rapports de majorité.</li> <li data-bbox="260 1391 1023 1451">– Un cahier des charges est nécessaire pour le secrétariat et la communication.</li> <li data-bbox="260 1458 1023 1480">– Prendre en compte des expertises faites dans d'autres villes.</li> <li data-bbox="260 1487 1023 1592">– Il faut fixer des règles du jeu claires pour l'ensemble du processus. Les règles de jeu sont un terme extensible. L'animateur aurait-il des idées et expériences en la matière ?</li> <li data-bbox="260 1599 1023 1659">– Tous les documents doivent être adressés en temps utile avant les séances (2-3 semaines au préalable, pas seulement une semaine).</li> <li data-bbox="260 1666 1023 1727">– Les documents devraient être disponibles en même temps en français et en allemand.</li> <li data-bbox="260 1733 1023 2078">– Le Comité «Axe ouest: pas comme ça!» indique que le rôle d'Infrakom, qui doit s'occuper du secrétariat, de la communication et du site Internet, était déjà controversé lors des «Ateliers BLS». Selon ses propres déclarations sur le site Internet, Infrakom assume régulièrement les campagnes de l'UCI, gère les sites Internet de l'UCI et des PME Bernoises, actuellement par exemple contre la Loi cantonale sur l'énergie, et travaille pour la TTE. C'est délicat, car tous ces groupes sont parties prenantes à la table ronde. Comment l'animateur pourra-t-il garantir l'indépendance du processus, afin que le dialogue soit indépendant, transparent et équitable ? Le cahier des charges, les compétences et la répartition</li> </ul>		

QUOI	QUI	QUAND
<p>des tâches entre Infrakom et l’animateur soulèvent des questions. Quel est le budget pour Infrakom ? Qui est compétent pour le concept, le contenu et la conception du site Internet et comment se déroulent les processus d’approbation ? En d’autres termes, comment l’indépendance du secrétariat est-elle garantie ?</p> <p>Jürg Abbühl relève, entre autres, qu’Infrakom ne mène pas la campagne de votation contre la Loi sur l’énergie. Il encourage les personnes présentes à communiquer d’ici au premier mars, si elles sont d’accord avec la remise de la communication et du secrétariat à Infrakom. Selon Hans Werder, les questions soulevées ici devraient également être définies dans les règles du jeu.</p> <p><b>Marche à suivre</b></p> <p>Il est souligné à plusieurs reprises que différentes organisations ne peuvent prendre aucune décision avant d’avoir consulté leurs comités/membres. Les décisions ne peuvent être prises en accord avec les directions de chaque organisation et association concernées (durée 2-3 semaines).</p> <p>Hans Werder retient les résultats suivants de la discussion:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Processus à deux degrés avec un groupe de dialogue et une équipe centrale.</li> <li>- Composition du groupe de dialogue: membres de toutes les organisations et autorités comme pour la table ronde du 08.02.19 auxquels s’ajoutent: WWF, communes de Brügg et de Douanne-Daucher. Toutes les organisations et autorités sont représentées par un membre permanent. Selon le thème, ce membre peut être accompagné d’une autre personne différente. Les groupes parlementaires de Bienne et Nidau ne sont pas invités en plus. La composition du groupe de dialogue est ainsi fixée définitivement. Tout complément éventuel doit être décidé par le groupe de dialogue.</li> <li>- Composition de l’équipe centrale: <ul style="list-style-type: none"> <li>o 4 membres des opposants au projet définitif</li> <li>o 4 membres des partisans du projet définitif</li> <li>o 1 représentant/représentante de la Ville de Bienne</li> <li>o 1 représentant/représentante de la Ville de Nidau</li> <li>o Thomas Berz de la Conférence régionale des transports (CRT) Bienne – Seeland – Jura bernois.</li> </ul> </li> <li>- Documentation bilingue.</li> </ul>		
<p>Les curriculum vitæ de Fritz Kobi et Han van de Wetering sont transmis aux participants et participantes.</p>	<p>Secrétariat</p>	<p>15.02.19</p>
<p>L’équipe centrale soumettra des propositions concernant la conception détaillée de l’organisation du processus de dialogue, les règles de jeu et la communication à l’attention du groupe de dialogue.</p>		

5	QUOI	QUI	QUAND
	<b>Prochaines démarches</b>		
	Hans Werder constate que toutes les organisations sont disposées à poursuivre la procédure. Les prochaines démarches suivantes sont ainsi prévues:		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Constitution de l'équipe centrale.</li> <li>- Élaboration de règles du jeu (y c. rôles et devoirs) et d'une feuille de route pour les futurs travaux par l'équipe centrale et validation par le groupe de dialogue</li> <li>- Élaboration et fixation des objectifs par l'équipe centrale et validation par le groupe de dialogue.</li> </ul>	Équipe centrale	Jusqu'au 27.05.19
	Jusqu'au 1 <sup>er</sup> mars 2019:		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les partisans du projet définitif ainsi que les opposants annoncent leurs quatre représentants et représentantes respectifs pour l'équipe centrale. Tant les partisans que les opposants s'organisent eux-mêmes.</li> </ul>	Partisans/Opposants	01.03.19
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les villes de Bienne et Nidau annoncent chacune leur représentant ou représentante au sein de l'équipe centrale.</li> </ul>	Bienne/Nidau	01.03.19
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les organisations / autorités annoncent chacune leur représentant permanent au sein du groupe de dialogue.</li> </ul>	Organisations	01.03.19
	Ils communiquent également s'ils approuvent ou non de confier le secrétariat et la communication à l'agence Infrakom S.A.		
	Prochaines dates pour le groupe de dialogue:		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lundi 27 mai 2019</li> <li>- Mercredi 18 septembre 2019</li> <li>- Mardi 3 décembre 2019</li> <li>-</li> </ul>		
	Lieu: Residenz Au Lac, rue d'Aarberg 54, Bienne Heure: 16h00 – 20h00		

---

6	QUOI	QUI	QUAND
	<b>Communication</b>		
	<p>À 19h00, Hans Werder informe les médias lors d’un point de presse sur la tenue de la première table ronde. Les explications sont transmises par fichier audio aux médias ainsi qu’aux participants et participantes à la table ronde.</p>		
	<p>La communication contient les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Passage de pouvoir du Canton à la table ronde, respectivement au groupe de dialogue.</li><li>- Annonce du Canton de demander la suspension de la procédure d’approbation des plans du projet.</li><li>- 25 organisations / autorités présentes.</li><li>- Dialogue ouvert, engagé et constructif, mais méfiance existante.</li><li>- Discussion des objectifs, mais encore aucun objectif défini.</li><li>- Ouvrir l’éventail.</li><li>- Procédure à deux degrés avec le groupe de dialogue et une équipe centrale.</li><li>- Le groupe de dialogue et l’équipe centrale peuvent mandater des experts externes.</li><li>- Le financement est assuré. Pas d’influence de la part des institutions financières.</li></ul>		
	<p>Le présent procès-verbal du 08.02.19 ne sera publié (p. ex. sur les sites internet des participants et participantes) que lorsqu’il aura été validé par le groupe de dialogue le 27.05.19. Les participants et participantes sont d’accord avec cette procédure.</p>		

---

Berne, le 11 mars 2019  
Sig. Daniel Stegmann et Jürg Abbühl