

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 085-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.275

Déposée le: 26.04.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Zimmermann (Frutigen) (porte-parole)
Knutti (Weissenburg, UDC)
Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 07.06.2018

N° d'ACE: 1044/2018 du 17 octobre 2018
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Crédit d'étude pour la route de contournement de Frutigen en direction d'Adelboden

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'inscrire un crédit d'étude pour la route de contournement de Frutigen en direction d'Adelboden au plan financier (PIMF) 2019 ;
2. d'inscrire le projet de construction au plan du réseau routier 2021-2024 et de le réaliser dans les plus brefs délais.

Développement :

A Frutigen, le trafic routier en direction d'Adelboden et le trafic à l'intérieur de la commune augmentent chaque année. La traversée de Frutigen devient de plus en plus difficile à cause de cette surcharge de trafic.

Les flux de pendulaires et de touristes se sont accrus d'environ 20 pour cent au cours des dix dernières années, et il faut encore s'attendre à un gonflement du volume de trafic.

L'étude du corridor du Kandertal (« Verkehrsentslastung Kandertal ») de 1999 prévoyait que la route de contournement de Frutigen en direction d'Adelboden serait mise en service en 2014.

Trois tracés possibles ont été éliminés dans le plan d'aménagement local de Frutigen.

En réponse à la motion déposée par les députés Röstli et Schmid le 31 mars 2008, le Conseil-exécutif a laissé entrevoir le 3 avril 2008 que l'avant-projet serait inscrit dans le programme de construction des routes 2009-2012, que le projet serait lancé en 2012, et que les moyens financiers nécessaires, d'environ 500 000 francs, seraient inscrits dans le plan financier à partir de 2012. Les travaux ne devaient cependant pas commencer avant 2018.

Les années ont passé et nous voilà en 2018. Le plan financier actuel ne prévoit toujours pas de crédit d'étude et le début des travaux ne se profile que dans un avenir lointain.

Avec près de 7000 habitants et habitantes, Frutigen, le village principal du Frutigtal, et Adelboden, une importante destination touristique, attendent depuis 20 ans que leur centre soit délesté du trafic. Afin de réguler la circulation, le canton prévoit en ce moment de créer une zone 30 d'environ 800 mètres sur la route cantonale. Il ne s'agit toutefois en aucun cas d'une solution adaptée à la desserte d'une destination touristique de l'Oberland bernois.

Motivation de l'urgence : L'urgence est demandée en raison des débats qui ont lieu actuellement à Frutigen au sujet de la zone 30.

Réponse du Conseil-exécutif

Les auteurs de la motion demandent que les travaux de planification pour une nouvelle route de contournement de Frutigen en direction d'Adelboden soient entrepris immédiatement. Le Conseil-exécutif rejette cette requête, car la route de contournement n'est pas nécessaire, coûterait aujourd'hui nettement plus que les 70 millions de francs estimés sommairement dans une étude en 1999 et entraînerait la perte de précieuses terres cultivables.

A ce jour, il existe un contournement de Frutigen par l'est, qui enregistre un trafic journalier moyen (TJM) d'environ 14 500 véhicules. La route principale qui bifurque depuis ce contournement vers Adelboden affiche au centre du village un TJM d'environ 9300 véhicules. En amont de Frutigen, le TJM sur la route principale en direction d'Adelboden est de 4000 véhicules, dont une partie part de Frutigen ou y arrive. Un contournement supplémentaire en direction d'Adelboden ne serait donc utilisé que par un nombre de véhicules moyen par jour bien inférieur à 4000. Par conséquent, il ne permettrait de réduire que d'un tiers environ le trafic sur la route principale au centre de Frutigen.

Même si les touristes quittant et rejoignant Adelboden empruntaient la route de contournement les week-ends de forte circulation et n'occasionnaient donc pas de charge de trafic supplémentaire dans le village, les problèmes quotidiens de sécurité et de compatibilité avec le site persisteraient sur la route principale à cause de l'effet de délestage comparativement faible du contournement le reste du temps. C'est pourquoi il est plus adapté de combler ces déficits en procédant à une réfection et à un réaménagement de la rue principale. A cet égard, un projet a déjà été élaboré et mis à l'enquête publique au printemps 2018. Les coûts à la charge du canton sont estimés à plus de huit millions de francs. Une fois le projet exécuté, l'aspect visuel de tout l'espace routier sera modernisé et adapté au village.

Un nouveau contournement de Frutigen présenterait un rapport coût-utilité très peu avantageux. De grands projets aux coûts comparables, tels que le contournement de Wilderswil ou le contournement de Thoune par le nord, sont bien plus efficaces. Ainsi, le premier devrait être emprunté chaque jour par environ 7000 véhicules, tandis que le second enregistre à lui seul, sans mesures d'accompagnement, déjà plus de 10 000 véhicules. En outre, les deux projets ont pour but de desservir d'importantes zones artisanales (Wilderswil, Thoune) et des pôles de développement cantonaux (Thoune). Les moyens financiers disponibles ces prochaines années pour la construction des routes cantonales doivent être investis dans des projets présentant un bon rapport coût-utilité et dans le maintien de la substance. C'est la raison pour laquelle le contournement de Frutigen ne figure pas dans le plan du réseau routier actuel, qui comprend les modifications des routes cantonales d'importance stratégique prévues d'ici à 2029.

Les questions posées appellent les réponses suivantes :

1. Comme une nouvelle route de contournement à Frutigen en direction d'Adelboden ne répond pas à l'heure actuelle au principe de proportionnalité, il n'est pas opportun d'inscrire un crédit d'étude au plan financier 2019. Contrairement au contexte au moment duquel la réponse à la motion Rösti 081-2008 a été rédigée, la situation a par ailleurs évolué. Le plan de zones de Frutigen de 2011 prévoit en effet des zones à maintenir libres ayant force obligatoire aux endroits envisagés dans les variantes entrant en principe encore en ligne de compte pour un contournement dans la direction d'Adelboden. La demande de la motion adoptée sous forme de postulat, visant à garantir des tracés possibles, a donc été approuvée sans qu'un avant-projet de contournement n'ait dû être réalisé.
2. Depuis l'entrée en vigueur en 2009 de l'actuelle loi sur les routes, des plans du réseau routier sont adoptés tous les huit ans, en lieu et place des anciens programmes de construction des routes, et servent de base aux crédits-cadre d'investissement routier valables quatre ans (actuellement 2018-2021). Alors que le Conseil-exécutif est chargé de l'édiction des plans du réseau routier, c'est le Grand Conseil qui est compétent en matière d'autorisation des crédits-cadre d'investissement routier. Le contournement de Frutigen ne figure pas dans le plan du réseau routier 2014-2029 en vigueur. Le Conseil-exécutif réévaluera donc les besoins en projets d'importance stratégique lors de la préparation du nouveau plan du réseau routier 2022-2037 et fera part de sa décision au Grand Conseil. Indépendamment du prochain plan du réseau routier, il ne peut être question d'inscrire le projet de contournement de Frutigen dans le crédit-cadre d'investissement routier 2022-2025, car la loi sur les routes prescrit des crédits d'objet pour les projets d'une telle envergure entraînant une augmentation substantielle de capacité.

Destinataire

- Grand Conseil