

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 160-2021
Type d'intervention : Postulat
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.229

Déposée le : 17.06.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Amstutz (Sigriswil, UDC) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1176/2021 du 20 octobre 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption**

Désengorger la ville à partir de la rive droite du lac de Thoune

Le Conseil-exécutif est chargé d'étudier :

1. la construction d'un tunnel sous la ville de Thoune depuis la rive droite du lac du même nom (il existe déjà un projet nommé « Hübelitunnel ») ;
2. d'autres mesures de décongestion du trafic (route de contournement, traversée de la rade, gestion intelligente du trafic à l'aide de feux, etc.) ;
3. de quelle manière la situation des bus bloqués dans les embouteillages pourrait être améliorée, de sorte que l'horaire des bus puisse à l'avenir être mieux respecté.

Développement :

Aussi bien pour les transports publics que pour les transports individuels, la situation sur la rive gauche du lac de Thoune et sur les axes qui traversent la ville a connu une détérioration massive. Parmi les points névralgiques figurent le rond-point du Lauitor. Bien souvent, plusieurs bus sont bloqués par le même embouteillage, et les correspondances avec le trafic ferroviaire ne sont pas garanties. Le système de voies à sens unique ne fonctionne pas. Avant l'introduction de ce système, l'ingénieur en chef Markus Wyss avait participé dans diverses communes à des assemblées communales pour présenter la réorientation des flux de trafic. Dans ce contexte, il avait indiqué que le projet de tunnel restait envisageable si le nouveau modèle ne devait pas fonctionner. L'augmentation des embouteillages due au système de voies à sens unique a montré que la surcharge de trafic a enregistré une hausse significative et qu'il est donc urgent d'agir. Le projet de tunnel esquissé il y a déjà plusieurs années apparaît de plus en plus comme solution possible pour contenir la problématique des embouteillages, qui génèrent des coûts et constituent un désagrément de taille pour toutes les usagères et tous les usagers de la route. Il est nécessaire d'appliquer des mesures de décongestion du trafic.

Réponse du Conseil-exécutif

Au moyen du présent postulat, M^{me} la députée Madeleine Amstutz renvoie à sa motion 144-2019. Lors de la session d'hiver 2019, le Grand Conseil avait rejeté trois des quatre points de cette motion. Il avait en particulier rejeté celui portant sur l'inscription dans la planification des transports d'un tunnel ou d'un contournement de la circulation depuis la rive droite du lac de Thoune. La proposition de mettre en œuvre des mesures afin d'améliorer le trafic au niveau du Lauitor avait été adoptée sous forme de postulat. Suite à cela, en coopération avec la ville de Thoune, l'arrondissement d'ingénieur en chef I de l'Office des ponts et chaussées a invité à l'automne 2020 une quarantaine d'institutions, dont le conseil communal de Sigriswil, à collaborer dans le cadre d'un processus participatif, le « Verkehrsforum ». L'objectif est de développer de concert des objectifs détaillés ainsi que les mesures qui en découlent afin de mettre en œuvre la proposition adoptée sous forme de postulat. Ce processus devrait être mené à bien d'ici fin 2021, et aboutir sur des résultats concrets réalisables à court et moyen terme. Le Conseil-exécutif souhaite préciser à ce sujet que la réalisation de nouveaux projets routiers de grande envergure dépend des finances cantonales. Pour limiter un nouvel endettement au cours des prochaines années, il a élaboré, en lien avec le besoin d'investissement supplémentaire, une proposition de priorisation pour le secteur du bâtiment. Au vu des investissements importants nécessaires au maintien de la valeur des ouvrages d'art, il est également indispensable de définir des priorités dans le secteur du génie civil. Même si le résultat de la planification conformément au budget 2022 et au PIMF 2023-2025 s'est fortement amélioré par rapport à la planification financière actuelle, les incertitudes en matière de planification restent de taille et le Conseil-exécutif continue de tabler sur un nouvel endettement dans le budget 2022 et le PIMF 2023.

Le Conseil-exécutif répond aux différents points de la motion comme suit :

En résumé, concernant les chiffres 1 et 2, il estime que la décision de principe portant sur la nécessité de réaliser d'autres mesures de délestage doit être prise en concordance avec les projets d'urbanisation prévus aux niveaux régional et communal et les futurs besoins en matière de mobilité (planification globale des transports). Les éventuelles mesures doivent également être analysées, notamment en termes d'utilité, de coûts et de compatibilité avec les zones d'habitation. L'instrument de planification prévu pour cela est la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU). La CRTU et les projets d'agglomération sont élaborés conformément à l'art. 98a LC par la région d'aménagement (ici : l'espace de développement de Thoune, ERT), dont la commune de Sigriswil fait partie. Il incombe donc à l'ERT et non au canton de prendre la décision de principe portant sur la réalisation d'autres mesures de délestage du trafic. A cela s'ajoute le fait que des projets routiers très coûteux comme le « Hübelitunnel » ou un nouveau pont sur l'Aar ne peuvent être réalisés que s'ils bénéficient d'un co-financement important de la Confédération. De telles mesures doivent donc également être justifiées dans le projet d'agglomération « transports et urbanisation » conformément aux prescriptions de la Confédération et recevoir l'approbation de cette dernière.

1. Comme exposé plus haut, la décision de principe de mettre en place d'autres mesures de délestage revient à la région d'aménagement (ERT) et non au canton. La CRTU de Thoune – Oberland occidental en vigueur, contraignante pour les autorités, stipule que le « Verkehrsforum » mentionné plus haut doit analyser pour la période 2023-2026 les effets des mesures mises en œuvre dans le cadre des projets d'agglomération actuels et décider si un nouveau pont sur l'Aar ou le « Hübelitunnel » doit être inscrit dans la CRTU. Le canton vérifie ensuite la CRTU et le projet d'agglomération, approuve le cas échéant la CRTU à titre de plan directeur régional et transmet le projet d'agglomération et son évaluation à la Confédération.
2. De manière générale, les autres mesures de délestage du trafic sont définies par la région d'aménagement puis contrôlées par le canton. Dans ce contexte, le Conseil-exécutif attire l'attention sur le fait que la réalisation par exemple d'un pont supplémentaire sur l'Aar poursuit des objectifs différents

qu'un contournement au nord de Thoune depuis la rive droite du lac (« Hübelitunnel »). Alors que la réalisation du tunnel allègerait le trafic sur l'axe Hofstettenstrasse–Burgstrasse–Bernstrasse au nord du centre-ville, la réalisation d'un nouveau pont sur l'Aar permettrait de délester également le trafic dans le centre-ville.

3. L'amélioration de la fiabilité des horaires des bus tout comme la fluidification du trafic motorisé individuel sur la rive droite du lac de Thoune représentent les objectifs centraux du « Verkehrsforum ». Ils correspondent tant à la proposition adoptée sous forme de postulat de la motion 144-2019 qu'à la 3^e proposition du présent postulat. Lors de la planification des mesures, celles visant à réguler le trafic à l'aide de signaux lumineux intelligents joueront sans aucun doute un rôle-clé. L'examen de la requête relève de la compétence du canton.

Destinataires

- Grand Conseil