

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 144-2019
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☒
N° d'affaire: 2019.RRGR.180

Déposée le: 03.06.2019

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

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 06.06.2019

N° d'ACE: 978/2019 du 11 septembre 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Pour un meilleur aménagement routier de la traversée de Thoune, sur la rive droite du lac

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de prendre des mesures afin d'empêcher la construction de nouveaux arrêts de bus sur la route principale de la rive droite du lac de Thoune ;
2. de prendre des mesures d'amélioration afin que la circulation autour du giratoire du Lauitor soit plus fluide et plus régulière ;
3. de supprimer la circulation à sens unique autour de la ville ;
4. de prévoir dans la planification des transports un tunnel ou un contournement de la circulation depuis la rive droite du lac de Thoune à travers la ville au niveau du giratoire de Lauitor.

Développement :

Ces derniers temps, la situation de circulation pour traverser la ville de Thoune par la rive droite du lac a empiré de manière spectaculaire, qu'il s'agisse des transports publics ou des transports individuels. Ainsi, les bus de transport public n'arrivent plus toujours à l'heure à la gare de Thoune. Les embouteillages devant les giratoires (Lauitor, Maulbeer, etc.) doivent disparaître, de

même que le système de circulation à sens unique. Le fait que des taxis puissent désormais circuler dans les deux sens entre Lauitor et la gare prouve que la circulation à sens unique ne fonctionne pas. Les entreprises artisanales sont confrontées à des charges supplémentaires à cause de ces détours. Le transport individuel est également pénalisé et le contournement n'est pas écologique. A titre d'exemple, le trafic autour du giratoire de Lauitor ne fonctionne pas si les entrées et les sorties ne se suivent pas à un rythme régulier (trois entrées/deux sorties).

Motivation de l'urgence : le projet visant à déplacer les arrêts de bus sur la route a déjà été lancé. Il est donc nécessaire d'agir immédiatement pour éviter des coûts inutiles.

Réponse du Conseil-exécutif

Concernant les questions 1 et 2, la présente motion relève de la compétence exclusive du Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). Ce dernier dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs fixés, les moyens à mettre en œuvre et les modalités pratiques. Il lui appartient de décider en dernier ressort. Quant à la question 3, elle relève du domaine de compétence de la commune.

Les offices cantonaux ont établi entre 2001 et 2003 l'Etude globale des transports de l'agglomération de Thoune dans le cadre d'un forum auquel ont contribué environ 40 institutions. Les conseils municipaux de Hilterfingen, Oberhofen et Sigriswil ont aussi participé activement au processus. Le forum a permis de définir les objectifs en matière de transports et les mesures à prendre. Les objectifs principaux étaient les suivants : délester du trafic individuel motorisé le centre-ville de Thoune à hauteur de 40 pour cent et réduire les embouteillages sur la Bernstrasse. Cette dernière relie notamment les communes situées sur la rive droite du lac de Thoune à la bretelle autoroutière Thoune Nord. Les parties prenantes au processus ont reconnu et ont convenu que le meilleur moyen d'atteindre ces objectifs était le contournement de Thoune par le nord et le régime de circulation à sens unique aujourd'hui mis en place dans le centre-ville de Thoune.

La circulation à sens unique englobe deux courts tronçons au niveau de la Sinnebrücke (centre-ville sud) et de l'Allmendbrücke (centre-ville nord). L'étude globale des transports a ensuite été intégrée à la Conception régionale des transports et de l'urbanisation et dans le projet d'agglomération « transports et urbanisation » de Thoune ayant force obligatoire pour les autorités. Le désengorgement visé du centre-ville était d'une part déterminant pour la promesse de la Confédération de contribuer à hauteur de 40 pour cent aux coûts du contournement de plus de 100 millions de francs ainsi qu'aux coûts d'un grand nombre d'autres projets de construction de routes. D'autre part, l'objectif de délestage était décisif pour l'impact environnemental et l'approbation du projet d'envergure de contournement de Thoune par le nord. C'est la raison pour laquelle le canton a demandé à la Ville de Thoune d'instaurer en 2010 la circulation à sens unique sous une forme à caractère juridiquement contraignant, en même temps que la procédure d'approbation du contournement. La Ville avait déjà décidé à ce moment-là que les taxis pouvaient circuler dans les deux sens sur les tronçons à sens unique. Le contrôle annuel des effets du contournement et de la circulation à sens unique effectué depuis 2017 montre que les objectifs de délestage sont atteints aujourd'hui et que les temps de trajet notamment entre Lauitor et la bretelle d'autoroute pendant les heures de pointe ont fortement diminué. Mais il montre aussi que

l'effet de désengorgement du contournement à lui seul, c'est-à-dire sans le régime de circulation à sens unique, atteint à peine dix pour cent et est donc bien inférieur à l'objectif visé.

Depuis avril 2018, le Berntorplatz et le Lauitorstutz ont été respectivement transformés et aménagés. Ces chantiers ont nécessité une déviation à grande échelle, car la Burgstrasse ne pouvait elle aussi être empruntée qu'en sens unique. Cette sérieuse restriction occasionnant de vastes embouteillages touchait surtout la circulation en provenance et en direction de la rive droite du lac de Thoue. Le 28 mai 2019, ces deux chantiers étaient achevés de sorte que depuis, la Burgstrasse peut à nouveau être empruntée dans les deux sens. Même si les routes du centre-ville dans le secteur des tronçons à sens unique ne sont pas encore réaménagées dans la mesure requise, le trafic y est plus fluide qu'auparavant et n'est la plupart du temps pas perturbé par des ralentissements même aux heures de pointe. L'attente aux carrefours est en général de plus courte durée, ou tout au moins elle ne s'est pas allongée (Hofstettenstrasse avant le Lauitor) depuis l'ouverture à la circulation du contournement à l'automne 2017. Le temps gagné aux heures de pointe sur l'axe reliant la bretelle d'autoroute à la Hofstettenstrasse est toujours considérable.

Concernant les points soulevés dans la motion, le Conseil-exécutif prend position comme suit :

1. Le Conseil-exécutif n'a pas l'intention d'aménager de manière générale des arrêts de bus sur les routes cantonales de la rive droite du lac de Thoue. Toutefois, les arrêts de bus doivent être transformés d'ici à 2023 pour satisfaire aux dispositions de la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées. Cette loi exige notamment des trottoirs nettement plus larges et un rehaussement de la bordure de quai pour faciliter l'accès des personnes en fauteuil roulant et des personnes à mobilité réduite. Dans la mesure du possible, les arrêts de bus en encoche seront maintenus. Dans des cas isolés, le manque de place ou des frais disproportionnés ne laissent cependant pas d'autre choix que d'installer un nouvel arrêt sur la chaussée. Les bus de la STI, qui aujourd'hui déjà s'arrêtent sur la chaussée dans le secteur de Thoue-Steffisburg, ne gênent la circulation guère plus de 40 secondes (temps d'arrêt et de redémarrage). Lorsque les bus circulent à une cadence d'une demi-heure, ce sont seulement deux véhicules sur cent qui se retrouvent derrière un bus à l'arrêt ou qui repart, et quatre véhicules sur cent pour une cadence au quart d'heure. Le Conseil-exécutif est toutefois disposé à faire examiner en détail le maintien de chaque arrêt de bus en encoche. Lorsque la place disponible ne le permet pas ou lorsque les frais sont disproportionnés, la mise en place d'un arrêt de bus sur la chaussée peut cependant se révéler incontournable.
2. Le contrôle de l'efficacité du contournement de Thoue par le nord et du régime de circulation à sens unique ainsi que l'observation du trafic et la documentation sur le sujet seront poursuivis longtemps encore. Aujourd'hui, après l'achèvement des travaux, le trafic est fluide au Lauitor et il n'est pas nécessaire d'intervenir. Si le giratoire de Lauitor se révélait être un obstacle majeur à la fluidité du trafic, des mesures seraient bien entendu examinées et si possible réalisées afin d'y remédier.
3. L'auteur de la motion a étayé son évaluation de la circulation sur les conditions difficiles qui régnaient lors de la phase de construction, soit d'avril 2018 à fin mai 2019, pendant laquelle la Burgstrasse était aussi à sens unique. Le contournement de Thoue par le nord et le régime de circulation à sens unique sur de courts tronçons des deux axes qui traversent l'Aar au centre-ville forment un tout indissociable compte tenu des objectifs à remplir. Au terme des travaux au Lauitorstutz et au Berntor, la circulation autour du centre-ville est fluide par-

tout même aux heures de pointe. Il n'y a donc pas lieu de supprimer la circulation à sens unique, qui représente un trajet supplémentaire de 1,1 kilomètre uniquement entre le Lauitor et le Maulbeerplatz. La suppression du régime de circulation à sens unique ferait courir le risque que la Confédération exige le remboursement de sa contribution au contournement de Thoune par le nord car les objectifs ne seraient plus atteints, et de loin. De futurs projets d'agglomération seraient en outre moins bien considérés et des subventions fédérales allouées aux projets de construction de route échapperaient de la sorte au canton et aux communes d'agglomération. En outre, c'est à la Ville de Thoune, propriétaire de la route communale, que revient la compétence de supprimer la circulation à sens unique.

4. Un tel contournement au nord du centre-ville pourrait en premier lieu absorber le trafic de la rive droite du lac de Thoune après la bretelle autoroutière Thoune Nord et du secteur à l'ouest de la Stockhornstrasse à Steffisburg. La Hofstettenstrasse enregistre aujourd'hui un trafic journalier moyen (TJM) de 16 500 véhicules motorisés. Environ un tiers de la circulation en provenance de la rive droite du lac pourrait emprunter ce contournement. A moins qu'un grand nombre de bâtiments d'habitation soient démolis à Thoune, cette route de contournement devrait passer dans un tunnel de 1,5 à 2,5 kilomètres de long. Selon les estimations, les coûts générés par les installations routières et le tunnel se situeraient entre 150 et 250 millions de francs au minimum, en fonction de l'emplacement de l'entrée sud du tunnel. Le projet d'agglomération montre que, dans les communes sur la rive droite du lac de Thoune, il ne faut pas s'attendre à une croissance notable de la population ni de la circulation, car le potentiel de changement de zone est faible. Dans ces conditions – et compte tenu du rapport coût-utilité défavorable d'un tel contournement et de l'effet positif du contournement de Thoune par le nord et de la circulation à sens unique avec une réduction de trajet de plusieurs minutes dans les deux sens entre la Hofstettenstrasse et la bretelle autoroutière –, il n'est pas indiqué aujourd'hui d'inscrire dans la planification des transports un nouveau contournement au nord du centre-ville. Le projet d'agglomération de première génération contient en effet déjà une fiche de mesures qui indique que le couloir pour un contournement au nord du centre-ville doit être garanti au niveau de l'aménagement des sites. La réalisation d'une telle route ne doit pas être entravée pour les générations futures.

Destinataire

- Grand Conseil