

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 074-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.213

Déposée le: 26.03.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Graf (Interlaken, PS) (porte-parole)
Führer-Wyss (Burgistein, PS)
Wildhaber (Rubigen, PS)

Cosignataires: 15

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 945/2018 du 5 septembre 2018
Direction: Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques
Classification: —
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Installation de parkings à des endroits stratégiques pour favoriser le covoiturage

Le Conseil-exécutif est prié d'identifier des emplacements potentiels pour l'installation de parkings longue durée destinés aux pendulaires, en collaboration avec les communes concernées. Il présentera ensuite rapidement au Grand Conseil un plan de réalisation pour le plus grand nombre possible de parkings destinés aux pendulaires.

Développement :

En moyenne, la voiture d'un pendulaire est occupée par 1,1 personne. Il s'agit là d'une raison importante pour laquelle les embouteillages sont toujours plus fréquents dans les grandes agglomérations, y compris dans le canton de Berne.

Si les pendulaires qui utilisent un véhicule privé effectuaient au moins une partie de leur trajet en partageant un véhicule, le nombre d'embouteillages serait automatiquement réduit. Si le canton et les communes mettent à disposition des places de parc bien situées et abordables, près des sorties d'autoroute par exemple, la probabilité que les pendulaires organisent du covoiturage, plus écologique et économique, augmentera.

Réponse du Conseil-exécutif

La motion fait référence à un problème pernicious, notamment dans les agglomérations. Comme le rappelle très justement l'auteur de la motion, le faible taux d'occupation des véhicules joue un rôle déterminant dans l'engorgement parfois considérable de l'infrastructure routière par le trafic individuel motorisé (TIM). Cela dit, le Conseil-exécutif est d'avis que mettre davantage de places de stationnement à disposition en vue d'une valorisation étatique du covoiturage n'est ni opportun ni judicieux.

Eviter l'augmentation du trafic, transférer le trafic et gérer harmonieusement le trafic restant, voilà les mots d'ordre que le canton de Berne s'est donnés en 2008 dans sa Stratégie de mobilité globale. Rien d'étonnant donc à ce qu'il s'engage principalement pour le plus efficace des moyens de locomotion collectifs : les transports publics.

Logiquement, le canton promeut depuis plusieurs années les transports en commun, en particulier dans les agglomérations et les centres ainsi que tout au long des axes routiers de l'espace rural. Il a à cet égard la même optique que la Confédération, comme le prouve leur politique respective en matière d'organisation du territoire : la croissance démographique, et l'augmentation du trafic subséquente, doit avant tout se produire dans des régions bernoises bien desservies par les transports publics. Une position que viennent soutenir dans une large mesure des fonds fédéraux. Dans les régions où il est difficile de proposer un réseau de bonne qualité qui soit financièrement supportable, encourager le covoiturage peut avoir un sens si l'on souhaite fluidifier le TIM. C'est pourquoi, aujourd'hui déjà, le canton de Berne préconise l'occupation de places de stationnement situées hors des agglomérations, là où existent des accès faciles et pratiques aux transports publics. Les parcs relais (park-and-ride) sont ainsi mentionnés dans la loi sur les routes et le plan du réseau routier.

La création de nouvelles places de stationnement est impossible sans un règlement de zone et un permis de construire, même à proximité des bretelles d'autoroute. De plus, le canton ne dispose guère d'informations sur le flux des pendulaires et les correspondances utilisées, par ailleurs soumis à d'importantes fluctuations. Ainsi, l'Etat devrait déployer des ressources disproportionnées pour identifier sur son territoire les endroits appropriés et les utiliser.

La motion se concentre sur la réalisation de parkings. Le Conseil-exécutif tient toutefois à souligner que l'organisation de covoiturages relève moins d'une question d'infrastructure que de culture (et de société). Il estime que les canaux par lesquels la pratique doit gagner en visibilité (application, site Internet, standard téléphonique) sont au moins aussi importants que de coûteux équipements, car les navetteurs ont besoin de prendre contact les uns avec les autres. Les entreprises pourraient aussi faire office de pionnières en devenant la cheville ouvrière du processus. Enfin, il convient de rappeler que la gestion de la mobilité et son dispositif s'inscrit dans un contexte dont l'évolution est extrêmement dynamique. Pour l'instant, le Conseil-exécutif trouve qu'un gros investissement dans un système susceptible de devenir obsolète d'ici peu de temps ne se justifie pas. Par conséquent, il entend en priorité accorder son appui au développement de nouvelles technologies et aux solutions multimodales.

Au vu de ce qui précède, le Conseil-exécutif propose le rejet de la motion.

Destinataire

- Grand Conseil