

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 213-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.580

Déposée le: 10.09.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)
Klauser (Bern, Les Verts)
von Wattenwyl (Tramelan, Les Verts)

Cosignataires: 10

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 19/2019 du 16 janvier 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: —
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption sous forme de postulat**



Construire aujourd'hui en pensant à demain : places réservées au partage de véhicules

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de présenter, si nécessaire, au Grand Conseil un projet visant à compléter la loi sur les constructions (LC ; RSB 721.0) de manière à ce qu'un quota de places réservées au partage de véhicules soit prévu dans l'ordonnance sur les constructions (OC ; RSB 721.1) pour une partie des places de stationnement à aménager conformément à l'article 16 LC ;
2. de compléter l'OC de manière à ce qu'au moins une place facilement accessible soit réservée au partage de véhicules à partir de dix places de stationnement ;
3. de proposer dans le règlement type de construction du canton des formulations appropriées dans le but de montrer aux communes comment elles pourraient encourager la mise à disposition de places de stationnement réservées au partage de véhicules lors de l'élaboration de plans de quartier et des révisions des règlements de construction ;

4. de montrer quelles autres possibilités existent dans le canton de Berne pour encourager le partage de véhicules, et de prendre les mesures qui s'imposent.

Développement :

Dans sa stratégie de mobilité globale arrêtée en 2008, le canton de Berne a défini trois axes principaux pour la planification des transports, qui sont encore valables aujourd'hui : « éviter l'augmentation du trafic, transférer le trafic et gérer harmonieusement le trafic ». Par ailleurs, le Conseil-exécutif a confirmé en 2015 l'objectif consistant à réduire la consommation d'énergie dans les transports. Pour atteindre ces objectifs, il existe une forme de mobilité toute trouvée : le partage de véhicules.

Selon une étude réalisée en 2016 pour la coopérative de partage de véhicules Mobility, qui est leader du marché suisse, chaque véhicule Mobility remplace dix voitures privées. Grâce à Mobility, 30 000 voitures de moins circulent sur les routes du pays ; alignées, celles-ci formeraient une file allant de Lucerne à Lugano. Par ailleurs, on a besoin de plus de 44 000 places de stationnement en moins, soit la superficie de 145 terrains de football ; rien qu'à Berne, 2100 places de stationnement restent libres.

Le partage de véhicules permet, comme cela a déjà été démontré dans une évaluation réalisée en 2006 par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), d'éviter l'augmentation du trafic, de transférer le trafic vers les transports publics et de gérer le trafic en respectant l'environnement : selon l'étude de 2016, qui visait à actualiser l'évaluation de l'OFEN, les personnes ayant recours aux services de partage de véhicules effectuent moins de trajets en voiture que les usagers moyens, préférant utiliser les transports publics. Les clients de Mobility produisent, grâce à leurs habitudes de mobilité, près de 300 kilogrammes de CO₂ en moins. Un tiers d'entre eux compensent les émissions de CO₂ liées à leurs trajets par des contributions volontaires à des projets de protection du climat, leur permettant ainsi de se déplacer sans nuire à ce dernier. La société Mobility veille à renouveler continuellement sa flotte de véhicules avec des modèles plus économes en carburant : les véhicules de la société Mobility émettaient en moyenne 91 grammes de CO₂ par kilomètre en 2016, une quantité qui se situait déjà bien en dessous de la moyenne des véhicules suisses et qui était en baisse de 30 pour cent par rapport à la moyenne de 2006.

Compte tenu des bénéfices que nous venons de voir et de l'urgence accrue qu'il y a de renforcer les mesures de protection du climat, il convient d'encourager le partage de véhicules. Une possibilité que pourraient envisager les cantons et les communes serait la mise à disposition de places de stationnement prévues à cet effet. Si le canton peut imposer, lors de nouvelles constructions, l'aménagement de places de stationnement pour des véhicules à essence et diesel, qui ont pour la plupart des effets néfastes sur le climat, il devrait également être disposé et en mesure de prescrire un quota approprié de places de stationnement destinées au partage de véhicules.

Partant du constat que nous évoquions plus haut qu'un véhicule Mobility remplace dix voitures privées, on peut considérer que cette règle se révélerait pertinente à partir de dix places de stationnement. Ce sont les prestataires de services de partage de véhicules comme Mobility qui devraient ensuite décider du sort réservé à ces places. S'ils décidaient de n'en faire aucun usage, les places en question seraient utilisées autrement. L'exemple d'un plan de quartier à Zollikofen (celui de la cité résidentielle Lättere, qui n'est pas encore sortie de terre) montre que

des propriétaires privés peuvent, eux aussi, être intéressés par cette obligation de réserver des places de stationnement au partage de véhicules. En introduisant les dispositions requises dans la LC (si nécessaire), dans l'OC et dans le règlement type de construction, le canton peut créer les conditions favorables pour développer ce mode de transport. Le Conseil-exécutif est également invité à proposer d'autres solutions pour encourager le partage de véhicule et, éventuellement, à les mettre en œuvre.

Réponse du Conseil-exécutif

Le partage de véhicules peut contribuer à la réduction des émissions de CO₂. Le Conseil-exécutif soutient donc les mesures qui créent les conditions propices à ce type de déplacement. L'ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (art. 54a à 54c) prévoit déjà une base légale qui libère de l'obligation d'aménager des places de stationnement dans les zones résidentielles totalement ou partiellement interdites à la circulation. Cela nécessite un concept de mobilité, qui peut également prévoir des places de stationnement destinées au partage de véhicules.

Pour d'autres constructions aussi (p. ex. les zones de travail ou de service), les offres de partage de véhicules proposent des alternatives à la possession d'un véhicule privé et représentent en même temps des services appropriés. Une obligation d'offrir des places de stationnement réservées au partage de véhicules mérite par conséquent tout à fait d'être examinée, en particulier quand des adaptations aux conditions locales sont admises.

L'obligation pour les maîtres d'ouvrage privés de réaliser des places de stationnement destinées au partage de véhicules visée par la motion nécessite une base légale dans la loi sur les constructions. Le Conseil-exécutif est disposé, dans le cadre d'une prochaine révision de cette loi, à examiner la possibilité d'y intégrer une telle disposition. Il faudra par la suite décider des dispositions d'exécution correspondantes dans l'ordonnance et des éventuelles adaptations du règlement type de construction. Enfin, dans le cadre du compte rendu de mise en œuvre du rapport sur la réduction de la consommation d'énergie dans les transports, le Conseil-exécutif fera également procéder à l'examen de mesures d'encouragement du partage de véhicules.

Aussi le Conseil-exécutif propose-t-il d'adopter les points 1 à 4 de la présente motion sous forme de postulat.

Destinataire

- Grand Conseil