



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 150-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.201

Déposée le : 03.06.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : von Wattenwyl (Tramelan, Les Verts) (porte-parole)
de Meuron (Thun, Les Verts)
Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Non 03.09.2020

N° d'ACE : 1122/2020 du 14 octobre 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
Point 1 : adoption sous forme de postulat
Point 2 : rejet

Favoriser une mobilité compatible avec le climat dans le canton de Berne – moratoire sur l'extension du réseau routier

Le Conseil-exécutif est chargé de mener les actions suivantes :

1. Créer les bases (légales) pour que la politique des transports du canton se fonde sur les objectifs de l'Accord sur le climat et que les investissements aillent prioritairement à la promotion des transports publics et de la mobilité douce (trafic cycliste et piétonnier en particulier).
2. Imposer un moratoire d'au moins dix ans sur les investissements dans des nouvelles infrastructures routières principalement destinées au trafic individuel motorisé.

Développement :

C'est un fait connu que le trafic individuel motorisé repose encore aujourd'hui largement sur le CO₂ et qu'il est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre, une situation appelée à n'évoluer que lentement. Les carburants utilisés pour le trafic routier sont responsables de près de la moitié des émissions de CO₂. En parallèle, force est de constater qu'au plan cantonal, le parc de véhicules à moteur et de voitures de tourisme croît plus fortement que la population. Dans le canton de Berne, les coûts externes du trafic routier se montent à environ un milliard de francs par an. Ainsi, le dernier compte routier disponible pour le canton, qui remonte à 2011 et qui contient des données de 2009, affiche un déficit de 146 millions de francs (hors coûts externes). Si l'on tient compte des coûts externes, qui s'élèvent à 800 millions de francs par an, on arrive à un déficit colossal de 946 millions de francs. Le canton prévoit d'investir massivement au cours des prochains mois et années dans l'extension des infrastructures routières (Emmental, Haute-Argovie, Bienne, Berne Nord, etc.). Les Verts exigent un moratoire sur le déve-

loppement des infrastructures routières destinées au trafic individuel motorisé et une orientation résolue de la politique des transports du canton vers un trafic respectueux du climat.

Durant la crise du coronavirus, un grand nombre de personnes ont fait du télétravail, donc travaillé en mode mobile. Au-delà des défis qu'il pose, le travail mobile donne aussi l'occasion de réduire le trafic pendulaire et de décharger considérablement les infrastructures durant les heures de pointe. Davantage de personnes ont adopté une mobilité douce, se déplaçant à pied ou à vélo (cf. sondage SOTOMO du 7 mai 2020, page 41¹). Dans les villes en particulier, cette tendance se traduit clairement par un besoin accru d'espace dédié au trafic cycliste et piétonnier, qui prend moins de place. Mais plus généralement, la nature a également besoin de plus d'espace, les sols doivent être mieux protégés et il ne faut pas sacrifier davantage d'espaces verts sur l'autel du trafic automobile. La biodiversité et la préservation de nos ressources limitées figurent au cœur de nos préoccupations.

¹ https://sotomo.ch/site/wp-content/uploads/2020/05/SRG_sotomo_Monitoring_Coronakrise_W3_web.pdf (en allemand)

Motivation de l'urgence : Les crédits de réalisation liés à d'autres crédits destinés à l'extension du réseau routier, notamment en Haute-Argovie, à Bienne et dans l'Emmental, sont inscrits à l'agenda politique. C'est pourquoi il est important, à travers l'introduction d'un moratoire sur le développement des infrastructures routières, de clarifier la situation au préalable et de statuer sur la motion dans les meilleurs délais.

Réponse du Conseil-exécutif

Le canton de Berne poursuit une approche globale dans sa politique des transports. Cela signifie qu'il développe des solutions qui favorisent la coexistence des moyens de transports sans les mettre en concurrence. Les normes pour la construction et l'entretien des routes cantonales tiennent de plus en plus compte des besoins du trafic cycliste et piétonnier ainsi que de l'environnement (protection contre les immissions, bruit routier, risques d'accidents majeurs et eaux de chaussée). Lorsque des investissements dans de nouvelles infrastructures routières sont nécessaires, ils profitent également aux transports publics et à la mobilité douce. Ils permettent par exemple de délester du trafic le centre des localités, d'accorder la priorité aux bus, d'aménager des bandes cyclables et des passages pour piétons sécurisés, mais aussi de créer des conditions plus supportables pour la population riveraine.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les projets routiers cantonaux mentionnés par les auteurs de la motion (Emmental, Haute-Argovie) ont été acceptés à une large majorité par le Grand Conseil et, dans le cas du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen, également par la population.

En vertu de l'article 34 de la Constitution cantonale, le canton et les communes veillent à ce que les transports soient sûrs et économiques, énergétiquement efficaces et respectueux de l'environnement. Ils encouragent les transports publics et l'adoption de moyens de transport préservant l'environnement. Lors de l'aménagement de l'infrastructure routière, ils prennent en considération les besoins du trafic non motorisé et tiennent compte des effets sur l'évolution du trafic. La Stratégie de mobilité globale du canton concrétise ce mandat constitutionnel en se basant sur les trois axes suivants : éviter l'augmentation du trafic, transférer le trafic motorisé vers les transports publics et la mobilité douce et gérer harmonieusement le trafic restant. La stratégie, qui est inscrite dans le plan directeur cantonal, définit aussi comme objectif un développement des transports énergétiquement efficace avec un recours minimal aux ressources non renouvelables.

Se fondant sur le concept du développement durable, le canton de Berne poursuit la vision à long terme de la société à 2000 watts, conformément à sa stratégie énergétique. En matière de construction des routes, les objectifs d'effets de l'article 3 de la loi sur les routes reposent également sur le principe du développement durable. La promotion de la biodiversité et la préservation des ressources naturelles est une priorité pour le Conseil-exécutif ; des mesures de compensation ont ainsi été définies pour les pro-

¹ <https://sotomo.ch/site/corona-krise-monitoring-der-bevoelkerung-07-05-20/>

jets de grande envergure. En encourageant le télétravail et les horaires de travail flexibles et en s'engageant en faveur de la charte « Work Smart », le canton contribue à la mise en place d'un système de transports axé sur la durabilité. En outre, le canton a pris diverses mesures pour niveler la fréquentation des routes et des transports publics, notamment en collaborant avec les écoles. Les effets à long terme de la crise du coronavirus sur les comportements en matière de mobilité sont encore difficilement estimables, mais ils seront pris en compte dans des projets futurs.

Sur la base des observations ci-dessus, le Conseil-exécutif prend position comme suit :

1. Le Conseil-exécutif partage sur le fond les préoccupations des motionnaires. Il rappelle cependant que conformément aux bases légales en vigueur pour la politique bernoise des transports, le canton dispose déjà d'un mandat légal (notamment l'art. 34 de la Constitution cantonale et l'art. 1 de la loi sur les transports publics) et de bases (notamment le plan directeur, la Stratégie de mobilité globale) pour promouvoir le transfert du trafic individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce. Divers instruments tels que les études d'impacts sur l'environnement ou les évaluations de la durabilité permettent déjà de garantir un développement durable dans la Constitution cantonale. Le Conseil-exécutif reconnaît toutefois la nécessité de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre dans les prochaines années. Il propose par conséquent de transformer le point 1 de la motion en postulat.
2. Le trafic individuel motorisé représente aujourd'hui encore presque deux tiers des distances journalières parcourues. Dans une optique de mobilité globale, il revêt une importance majeure et est pleinement justifié. Il est essentiel pour l'économie et la population de disposer d'un réseau routier sûr et performant, particulièrement dans les régions périphériques. Il s'agit de désengorger les traversées des localités et le réseau routier secondaire afin qu'ils soient plus attrayants et plus sûrs pour la population riveraine et les autres usagers et usagères de la route. Des extensions ciblées doivent toutefois aussi permettre de créer de nouvelles capacités. Les investissements dans les infrastructures routières sont planifiés dans une optique de mobilité globale et profitent également aux transports publics et à la mobilité douce. En effet, il est aussi important pour les bus, les vélos et les piétons que les routes cantonales soient de qualité. Les projets cantonaux mentionnés dans l'intervention sont légitimés démocratiquement par le Grand Conseil et les votations populaires ; le Conseil-exécutif a pour mandat politique de mettre en œuvre les projets en question. Un moratoire tel que proposé par les motionnaires n'aurait pas seulement un impact sur le trafic motorisé, mais aurait également des conséquences négatives collatérales sur les transports publics et la mobilité douce. Par conséquent, le Conseil-exécutif rejette le point 2 de la motion.

Destinataire
– Grand Conseil