



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 032-2024
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2024.RRGR.52

Déposée le : 05.03.2024

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Vanoni (Zollikofen, Les VERT-E-S) (porte-parole)
Remund (Mittelhäusern, Les VERT-E-S)
Lindegger (Roggwil, Les VERT-E-S)
Gerber (Hinterkappelen, Les VERT-E-S)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : Sélectionner

Que fait le canton de Berne pour diminuer davantage l'impact sur le climat dû aux matériaux de construction, en particulier lors de la construction de routes ?

Selon le communiqué publié à l'été 2023 à l'occasion de l'inauguration du contournement de Wilderswil, le dernier projet routier de grande envergure réalisé dans le canton de Berne, les deux kilomètres de route ont nécessité 12 500 mètres cubes de béton, 9100 tonnes d'asphalte et 2500 tonnes d'armatures en acier. Dans sa réponse à une question de la session d'automne 2023, le Conseil-exécutif reconnaissait ne pas être en mesure de chiffrer la quantité de CO₂ générée par l'utilisation de ces matériaux. Selon une estimation demandée à titre privé¹, la production de ces matériaux à elle seule a généré des émissions de 7000 à 13 000 tonnes d'équivalent CO₂ (pour simplifier, les termes CO₂ et équivalent CO₂ sont utilisés comme synonymes ci-après).

Lors d'un congrès professionnel organisé en automne 2021, l'Office fédéral des routes (OFROU) a chiffré les émissions annuelles dues aux chantiers des routes nationales à quelque 150 000 tonnes par année. Selon une publication d'actif-traffic², la réalisation des projets de routes nationales sur lesquels le peuple suisse devra s'exprimer en 2024 rejettera dans l'atmosphère environ un million de tonnes de CO₂. Selon une autre estimation demandée à titre privé, les principaux matériaux de construction nécessaires, selon le dossier d'enquête, à l'élargissement à huit voies de l'autoroute du Grauholz sont susceptibles d'entraîner à eux seuls quelque 10 000 tonnes d'émissions de CO₂.

¹ Estimation du bureau Doka Ökobilanzen, sur la base d'informations relatives aux projets et de données d'écobilans KBOB de la Confédération (2022)
² <https://artisansdelatransition.org/api/file/2638>

Ces exemples montrent deux choses : l'absence de données précises émanant des autorités compétentes au sujet de l'impact climatique des projets routiers, ce qui nécessite de faire réaliser des expertises privées pour obtenir des estimations approximatives. D'autre part, les estimations fournies illustrent clairement que les matériaux utilisés dans la construction routière ont un impact considérable sur le climat. Cet impact ne saurait être négligé au vu de l'objectif de neutralité climatique qui doit être atteint aussi rapidement que possible.

Outre la possibilité de renoncer à des projets de construction routière, l'on peut recourir à des types de matériaux qui, de par leur méthode de production ou de retraitement, émettent moins de CO₂, voire en stockent. Outre les matériaux de construction recyclés classiques, dont l'utilisation est exigée et pratiquée depuis un certain temps déjà (voir à titre d'exemple la motion 246-2019 sur le recyclage des matériaux de construction et leur cycle), des produits et des procédés prévus spécifiquement pour ménager le climat sont développés et utilisés et ont aussi déjà fait leurs preuves. Quelques exemples :

- béton de réemploi (matériau de construction pouvant être utilisé en circuit fermé, contenant une part importante de béton recyclé et causant des émissions de CO₂ relativement faibles)
- asphalte à basse température (la réduction des besoins en énergie lors de la production permet de réduire de jusqu'à 20 % les émissions de CO₂ à la centrale d'enrobage)
- enrichissement en CO₂ du béton recyclé (le stockage permanent du CO₂ diminue l'empreinte carbone)

Les exemples mentionnés sont tous plus avantageux que les matériaux de construction classiques proposés par les entreprises bernoises. D'autres cantons appliquent déjà largement certaines de ces solutions (le canton de Vaud utilise par exemple l'asphalte à basse température sur ses routes cantonales) ou misent sur d'autres innovations (le canton de Bâle-Ville a ainsi recours au stockage de CO₂ par ajout de charbon végétal à l'asphalte). Selon l'article de la Constitution cantonale sur la protection du climat, les mesures de protection du climat doivent viser dans l'ensemble un renforcement de l'économie et doivent prévoir des instruments de promotion de l'innovation et de la technologie.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes

1. À combien sont estimées les émissions annuelles de CO₂ dues à la construction de routes dans le canton de Berne ? Qu'en est-il des émissions qui seront engendrées par les principaux projets de construction prévus pour les routes cantonales ?
2. De quelle manière et avec quels objectifs intermédiaires le Conseil-exécutif entend-il réduire l'impact climatique de la construction routière dans le canton de Berne ?
3. Les services concernés de l'administration (en particulier l'Office des ponts et chaussées) sont-ils disposés à faire un usage accru des nouveaux types de matériaux de construction (en particulier en ce qui concerne l'asphalte et le béton) lors de la construction et de l'entretien de routes, notamment en attribuant un coefficient élevé aux critères de durabilité et de protection du climat lors d'appels d'offres publics ? Dans l'affirmative : dans quelle mesure et par quels moyens entendent-ils agir en ce sens ?
4. De même, les services concernés de l'administration (en particulier l'Office des immeubles et des constructions) sont-ils disposés à miser davantage sur des options plus respectueuses du climat dans le choix des matériaux de construction, que ce soit dans le domaine du bâtiment ou du génie civil (en particulier sur le béton de réemploi avec ou sans stockage de CO₂) ?

5. Quelles sont les mesures prises par le canton de Berne dans le domaine des matériaux de construction nocifs pour le climat pour remplir le mandat constitutionnel relatif au renforcement de l'économie, qui passe notamment par des instruments de promotion de la technologie et de l'innovation ?
6. Le Conseil-exécutif est-il disposé à indiquer à l'avenir non seulement les quantités de matériel prévues ou utilisées pour les projets de construction (routière) d'une certaine envergure, mais aussi l'impact de ces quantités sur le climat ?

Destinataires

- Grand Conseil