

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 190-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.554

Déposée le: 04.09.2018

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

Cosignataires: 10

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 52/2019 du 23 janvier 2019
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: -
Proposition du Conseil-exécutif: **Vote point par point**
Points 1-3: adoption et classement
Point 4: adoption sous forme de postulat
Point 5: adoption et classement



Stratégie de mobilité électrique pour le parc automobile cantonal

Le Conseil-exécutif est chargé d'élaborer une stratégie de mobilité électrique pour la flotte cantonale de véhicules qui tienne compte des principes d'action suivants :

1. privilégier des véhicules électriques ou hybrides dans la mesure du possible lors de l'acquisition de nouveaux véhicules ;
2. si possible, remplacer les motos et les voitures par des vélos électriques ;
3. lors de la conception des immeubles cantonaux, prévoir dès le début la mise à disposition d'une infrastructure de charge ;
4. équiper peu à peu les immeubles cantonaux existants avec les infrastructures de charge nécessaires pour les véhicules électriques ;

5. en règle générale, charger les véhicules électriques de la flotte cantonale au moyen d'électricité renouvelable.

Développement :

L'été que nous sommes en train de vivre nous montre une fois de plus l'impact considérable qu'aura le changement climatique. Pour maintenir ce dernier dans la limite du supportable, il est urgent de réduire de façon drastique les émissions de CO₂ sur toute la planète et donc aussi dans le canton de Berne.

L'un des objectifs poursuivis par le canton de Berne dans le cadre de sa stratégie énergétique est de faire baisser, à long terme, les émissions de CO₂ à une tonne maximum par tête et par année (soit un cinquième du niveau actuel des émissions). L'actuelle révision de la loi sur l'énergie prévoit des mesures dans le domaine du bâtiment qui doivent permettre d'atteindre cet objectif.

Une part toujours plus importante des émissions de CO₂ (près d'un tiers) provient des transports. La transition du trafic individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce est une mesure importante du point de vue écologique. En parallèle, il faut aussi réduire les émissions du trafic individuel motorisé. La marge de manœuvre du canton est restreinte car les valeurs limites d'émission de CO₂ pour les véhicules sont définies au niveau fédéral.

Pour autant que les véhicules utilisent de l'électricité issue d'énergies renouvelables, la mobilité électrique offre la possibilité de réduire sensiblement les émissions de CO₂. Le canton de Berne doit montrer l'exemple avec son propre parc automobile.

En avril 2014, le Conseil-exécutif se montrait encore très réticent à l'égard des véhicules électriques et hybrides (réponse à la motion Muntwyler 314-2013). Depuis, le domaine de la mobilité électrique a connu un développement remarquable. Il est donc temps de réévaluer la situation et de définir une stratégie de transition de la flotte cantonale qui pourra être mise en œuvre progressivement.

Réponse du Conseil-exécutif

L'adoption par le Conseil-exécutif du plan de gestion de la mobilité pour l'administration cantonale bernoise¹ remonte déjà à octobre 2015. Ce plan comprend une stratégie contraignante en matière de véhicules, laquelle prévoit notamment que les aspects environnementaux, tels que l'émission de CO₂ et l'efficacité énergétique, revêtent la même importance que les coûts. En outre, les unités administratives sont tenues d'utiliser des véhicules à propulsion alternative, pour autant que cette technologie se prête à leur affectation.

Point 1

Mise sur pied dans le cadre du projet « Optimisation des achats dans l'administration cantonale », la centrale d'achat cantonale Mobilité (CAC Mobilité) a effectué un premier achat groupé de véhicules à l'échelle cantonale en 2016. A cette occasion, le principe du coût du cycle de vie, d'une part, et certains aspects écologiques (not. les émissions de CO₂), d'autre part, avaient valeur de critères dans la procédure d'adjudication. Le catalogue issu de cette dernière comprend

¹ cf. [ACE 1293/2015 du 28 octobre 2015](#)

20 modèles, dont environ un tiers relèvent de la catégorie des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Le Conseil-exécutif reconnaît la nécessité de miser sur la propulsion alternative : conscient du rôle de précurseur qu'il doit jouer, aussi à cet égard, le canton de Berne en promeut l'utilisation. La proportion de véhicules de l'administration cantonale équipés d'un système de motorisation alternative est appelée à augmenter dans le courant des prochaines années, avant tout en raison d'une offre croissante et de prix plus intéressants. Partant, le Conseil-exécutif est en mesure d'assurer que lors de la prochaine procédure d'adjudication, en 2021, l'attention portée aux systèmes de motorisation alternatifs sera encore accrue.

Point 2

Dans le cadre d'acquisitions de véhicules, la CAC Mobilité prend également en compte l'utilisation de vélos électriques².

Point 3

Les infrastructures de recharge sont prises en compte dès le début de la planification relative aux biens immobiliers du canton. Les normes appliquées en la matière par l'Office des immeubles et des constructions du canton de Berne (OIC) prévoient en effet qu'au moins deux pour cent des places de stationnement doivent être équipées de bornes de recharge et que des dispositions visant à l'équipement ultérieur d'autres places doivent être prises. Pour ses immeubles, le canton de Berne achète du courant produit à partir d'énergies renouvelables.

Point 4

La motion demande l'installation par étapes d'infrastructures de recharge dans tous les immeubles du canton. Quelques projets en cours vont dans cette direction : à cet égard, le Conseil-exécutif se réfère au rapport *Fahrzeugantriebe Heute und Morgen – Analyse und Trends* [La motorisation aujourd'hui et demain – analyses et tendances], établi par la Police cantonale bernoise (POCA), fournissant une vue d'ensemble sur les utilisations possibles de types de motorisation classiques et récents, et des développements possibles les concernant. Ce rapport met en lumière les mesures à prendre pour équiper les immeubles cantonaux actuels d'infrastructures de recharge destinées aux véhicules électriques. La POCA a déjà pris des mesures en ce sens et mis en service de premières bornes de recharge (env. 20) dans ses installations.

En revanche, la planification cantonale des investissements de l'OIC ne contient à ce jour aucune mesure visant à équiper d'infrastructures de recharge des immeubles existants. Tout en gardant à l'esprit que la situation des finances cantonales est tendue, le Conseil-exécutif est disposé à envisager des mesures supplémentaires. Il propose, sur ce point, l'adoption de la motion sous forme de postulat.

Point 5

Cette exigence est déjà mise en œuvre. En règle générale, les immeubles cantonaux sont équipés d'infrastructures de recharge. En vertu de l'ACE 950/2009, ces dernières sont déjà alimentées depuis 2011 avec de l'électricité renouvelable.

² Cf. [Annexe G, « tableau de décisions pour l'acquisition de véhicules » du plan de mobilité de l'administration cantonale bernoise](#), p. 40

Etant donné qu'à ce jour, l'objet de la motion est mis en œuvre à large échelle au sein de l'administration cantonale et que cette dernière prend en compte des systèmes de motorisation alternatifs écologiques, le Conseil-exécutif propose d'adopter les points 1 à 3 et 5 et de les classer, selon la ligne suivie dans sa réponse à la motion 134-2018 Kullmann³. Par ailleurs, il recommande l'adoption du point 4 sous forme de postulat.

Destinataire

- Grand Conseil

³ Réponse à la [motion 134-2018 Kullmann : Faire basculer le parc automobile cantonal vers une motorisation alternative](#)