

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	095-2021
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☒
N° d'affaire :	2021.RRGR.164
Déposée le :	06.06.2021
Motion de groupe :	Non
Motion de commission :	Non
Déposée par :	Riem (Iffwil, Le Centre) (porte-parole) Rothenbühler (Lauperswil, Le Centre)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	1079/2021 du 15 septembre 2021
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Vote point par point Points 1 à 3 : rejet Point 4 : adoption sous forme de postulat Point 5 : rejet Point 6 : adoption et classement

Extinction de l'éclairage des rues durant la nuit

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de procéder à l'extinction et non pas seulement à la réduction de l'éclairage jalonnant les routes cantonales à partir de la nuit du dimanche jusqu'à la nuit du jeudi lorsque les transports publics ne circulent pas pendant la nuit ; prévoir des dérogations pour les endroits posant problème ;
2. d'éteindre également l'éclairage des passages pour piétons et des trottoirs comme au point 1 ; prévoir des dérogations pour les endroits posant problème ;
3. de faire le nécessaire pour que l'éclairage public soit éteint également pendant le week-end dans les secteurs à faible fréquentation piétonnière et cycliste ;
4. dans le cadre de projets-pilotes, d'acquérir de l'expérience concernant les économies d'électricité, les frais d'investissement, la sécurité et l'adhésion de la population ainsi que concernant la réduction de la pollution lumineuse ;
5. de cesser d'équiper les lampes électriques de détecteurs de mouvement ;
6. de recommander aux communes une réduction de l'éclairage.

Développement :

L'éclairage des espaces routiers engendre une forte consommation électrique et une pollution lumineuse sur de vastes périmètres. Il est important que les aires de circulation et les trottoirs soient suffisamment

éclairés, mais pas pendant les jours de la semaine durant le temps d'arrêt nocturne des transports publics, étant précisé que des exceptions doivent être possibles pour les endroits posant problème. Le potentiel d'économies d'électricité est considérable, notamment si l'on passe à des lampes à LED et à des détecteurs de mouvements, comme cela est le cas actuellement. En revanche, l'intensité lumineuse des lampadaires à LED est trop forte lorsqu'ils s'allument pour atteindre leur intensité maximale ; ils sont alors souvent perçus comme dérangeants par les populations riveraines. L'extinction nocturne des lampadaires à LED allonge leur durée de vie et fait baisser les frais de maintenance. Les lampadaires à LED dotés de détecteurs de mouvement risqueraient même d'augmenter la pollution lumineuse puisque leur intensité est souvent plus forte que celle des précédentes lampes à vapeur de sodium haute pression. Les lampadaires à LED exercent une forte attraction pour les insectes. L'augmentation de la luminosité nocturne est problématique pour les animaux actifs la nuit et est en partie responsable du déclin des populations d'insectes. Par ailleurs, les cycles de croissance des végétaux sont perturbés. Des projets-pilotes peuvent contribuer à acquérir de l'expérience. Des projets ont d'ailleurs déjà été évalués et mis en œuvre dans d'autres cantons.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion relève de la compétence exclusive du Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). S'agissant de motions de ce type, la latitude du Conseil-exécutif est relativement grande dans l'appréciation du degré de réalisation des objectifs, des moyens à mettre en œuvre et des autres modalités de l'exécution du mandat. La décision reste dans la responsabilité du Conseil-exécutif.

Le Conseil-exécutif partage l'avis des motionnaires. Son objectif est de réduire la consommation d'électricité et la pollution lumineuse liées à l'éclairage public. C'est à ce titre que l'Office des ponts et chaussées met en œuvre depuis 2013 la stratégie « Eclairage à la demande », récompensée en 2015 par une distinction de la Société suisse des sciences administratives. Cette technologie permet d'économiser près de 85 % d'électricité et de réduire la lumière diffuse de plus de 95 % tout en garantissant la sécurité routière.

Garantir la sécurité routière représente une obligation majeure pour les propriétaires de routes. En vertu de l'article 18 de l'ordonnance sur les routes (OR), la sécurité doit être assurée, en particulier la nuit. L'éclairage revêt de ce fait un rôle très important. Le concept d'éclairage du canton de Berne prévoit de n'éclairer les routes cantonales qu'aux endroits où la mobilité douce et le trafic motorisé individuel se côtoient fréquemment (surtout en agglomération). C'est ce qui explique qu'il n'y a pas de système d'éclairage sur plus de 90 % du réseau routier cantonal, et donc pas de consommation d'électricité ni de pollution lumineuse. Aux endroits qui nécessitent un éclairage pour des raisons de sécurité, le propriétaire de la route est toutefois soumis aux prescriptions légales ; il ne peut pas éteindre l'éclairage pour des raisons environnementales ou économiques.

Si la sécurité routière nécessite un éclairage de la route cantonale, le canton de Berne réalise les aménagements nécessaires conformément à son concept d'éclairage à la demande. Le recours à une technologie moderne garantit que la quantité de lumière prescrite par les standards d'éclairage n'est fournie que lorsque les usagers et les usagères utilisent effectivement la route. En l'absence de ces derniers, le système revient à un éclairage minimal d'orientation. L'Office des ponts et chaussées économise ainsi 8 525 000 kWh par an, soit près de 2 millions de francs. La quantité de lumière diffusée est globalement réduite d'environ 240 millions de lumens.

Même aux heures d'éclairage standard (pour une intensité lumineuse réduite d'environ 45 %), les lampes LED ont pour les insectes un potentiel d'attraction moindre que l'éclairage public classique. D'une part, l'absence d'UV explique que nettement moins d'insectes sont attirés par les lampes LED. D'autre part, les lampes LED sont moins nocives que les lampes aux halogénures métalliques, car elles chauffent moins et ne brûlent donc pas les insectes.

Réponses aux différents points :

1. Les statistiques portant sur les accidents de la circulation dans le canton de Berne indiquent que près de 40 % des accidents ont lieu à l'intérieur des localités du lundi au jeudi entre minuit et 6 h 00 du matin, indépendamment de l'horaire des transports publics. Il serait contraire aux prescriptions légales d'abaisser le niveau de sécurité durant ce laps de temps en éteignant l'éclairage. La norme SN EN 13201 pour l'éclairage public prescrit par ailleurs un éclairage adapté au volume de trafic : il est donc possible de réduire la quantité de lumière sur la route cantonale, mais pas de couper l'éclairage complètement. De plus, en supprimant l'éclairage, l'Office des ponts et chaussées met en jeu sa responsabilité en qualité de propriétaire des routes. Le Conseil-exécutif rejette la motion sur ce point pour les raisons précitées. Il souligne néanmoins que les requêtes des motionnaires sont déjà largement satisfaites en termes de potentiel d'économie d'énergie, de réduction de la pollution lumineuse et de protection des insectes dans le cadre de concept d'« éclairage à la demande ».
2. Les chemins piétonniers font partie intégrante de la route et sont éclairés au même titre. C'est en effet précisément au niveau des passages piétons et des endroits dépourvus de visibilité que l'éclairage joue un rôle primordial pour la sécurité des usagers et des usagères les plus vulnérables. Les piétons et les piétonnes n'étant pas équipés de lumières contrairement aux véhicules, les passages piétons doivent être éclairés en permanence la nuit conformément à la norme VSS 40 241, de sorte que les personnes qui traversent soient bien visibles (contraste positif ou négatif). Si, contrairement à la norme, il coupe l'éclairage, l'Office des ponts et chaussées met en jeu sa responsabilité en qualité de propriétaire de la route. Le Conseil-exécutif rejette donc la motion sur ce point. Ici aussi, l'éclairage à la demande permet de répondre en grande partie aux requêtes des motionnaires.
3. Le concept d'éclairage du canton de Berne prévoit de n'éclairer que les tronçons de route où la mobilité douce et le trafic motorisé individuel se côtoient fréquemment. C'est pourquoi il n'y a pas d'installations d'éclairage sur plus de 90 % du réseau des routes cantonales bernoises. Vu le nombre d'accidents cité au chiffre 1 et compte tenu de la législation et des normes, il serait inadmissible de supprimer l'éclairage sur ces tronçons. Le Conseil-exécutif rejette aussi la motion sur ce point, d'autant plus qu'ici, les requêtes de fond des motionnaires sont également satisfaites.
4. L'Office cantonal des ponts et chaussées a lancé des projets pilotes en ce sens dès 2012, avec pour objectif de récolter des expériences dans le domaine et de trouver le meilleur concept d'éclairage pour les routes cantonales. Il s'est avéré qu'un éclairage des rues en fonction des besoins constitue une solution optimale, conciliant les impératifs en matière de sécurité routière inaliénable et ceux liés à l'efficacité énergétique (dans une optique de protection du ciel nocturne). Ces essais-pilotes ont permis de développer une stratégie cantonale d'éclairage en 2013, mise en œuvre systématiquement depuis. L'Office cantonal des ponts et chaussées exploite actuellement plus de 12 000 lampadaires intelligents équipés de capteurs. Dans ce cadre, il s'efforce de vérifier en continu les potentiels d'optimisation et d'économie en suivant les progrès technologiques, et ce sans nécessairement mettre en place des projets-pilotes explicites. Le Conseil-exécutif propose donc d'adopter la motion sous forme de postulat sur ce point.
5. Les éclairages intelligents sont très bien acceptés par le public. Ils permettent en outre de mettre en œuvre les requêtes des motionnaires (éviter la pollution lumineuse et économiser l'énergie) de manière optimale, conformément aux prescriptions légales en matière de sécurité routière. Le Conseil-exécutif rejette la motion sur ce point, car la mise en pratique de l'exigence serait diamétralement opposée aux requêtes des motionnaires. Une extinction complète de l'éclairage nocturne est, comme expliqué plus haut, irréalisable pour des raisons de sécurité.
6. Le canton de Berne conseille depuis des années déjà les communes dans le cadre de son concept d'éclairage à la demande. Il soutient la réalisation de solutions d'éclairage adaptées en offrant son savoir-faire et en fournissant des informations pertinentes. La gamme des services proposés va de

l'organisation de tables rondes à l'élaboration de courriers d'information (depuis peu en concertation avec BKW) en passant par une participation au sein du comité de l'Office fédéral de l'environnement (« Consultation Émissions lumineuses : aide à l'exécution »), qui publiera en 2021 une fiche informative sur l'éclairage public destinée aux communes. Ces travaux de sensibilisation se poursuivront. Le Conseil-exécutif demande donc d'accepter et de classer le point 6 de la motion.

Destinataires

- Grand Conseil