



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	260-2025
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☒
N° d'affaire :	2025.GRPARL.532
Déposée le :	11.09.2025
Motion de groupe :	Non
Intervention de l'organe du GC :	Non
Déposée par :	Dubler (Bern, Les VERT-E-S) (porte-parole) Lindegger (Roggwil, Les VERT-E-S) Scheuss (Biel/Bienne, Les VERT-E-S) Gerber (Hinterkappelen, Les VERT-E-S)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	1379/2025 du 10 décembre 2025
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Rejet

Mesures pour atteindre les objectifs environnementaux en matière de transports

Dans le domaine des transports, le canton de Berne a d'ores et déjà recours à plusieurs instruments pour réaliser les objectifs de protection de l'environnement et de protection contre les immissions. Il existe différents mécanismes articulés entre la planification, l'infrastructure, la politique de mobilité et le contrôle des émissions. Le canton de Berne s'investit dans certains domaines, mais une réglementation cohérente en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement manque à l'appel. Aussi faudrait-il qu'il s'emploie à parachever ce qui existe déjà.

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'élaborer une ordonnance cantonale qui regroupe tous les objectifs environnementaux en matière de transports, qui les rende contraignants et qui soit applicable à tous les niveaux (planification, construction, exploitation, suivi) ;
2. d'introduire un système cantonal de suivi et de rapport qui mesure chaque année la réalisation des objectifs, les rende publics et permette d'ajuster régulièrement les mesures ;
3. d'élaborer des plans régionaux de mobilité qui donnent un cadre concret aux objectifs environnementaux du canton en matière de transports et les intègrent dans les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Les communes devront être activement impliquées dans ce processus.

Développement :

Le respect des valeurs limites légales applicables aux polluants atmosphériques et au bruit ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du trafic font partie des objectifs centraux de la Confédération et du canton. Cependant, le trafic motorisé reste l'une des principales sources de pollution en raison des effets délétères qu'il a sur la qualité de l'air, le bruit, l'occupation des sols et la protection du climat.

Certes, il existe d'ores et déjà des instruments isolés – comme les études d'impact sur l'environnement, le plan directeur des transports, les programmes de protection de l'air ou la stratégie de mobilité globale – mais ce qui fait défaut, c'est une vision globale cohérente, un cadre d'exécution contraignant et un suivi uniforme.

Dès que le canton pourra s'appuyer sur sa propre ordonnance cantonale regroupant ses objectifs environnementaux en matière de transport, il pourra :

- définir des limites cibles claires et mesurables pour les émissions, le bruit et le CO₂ dans le secteur des transports ;
- renforcer la coordination entre la planification, la construction et l'exploitation ;
- simplifier la mise en œuvre et rendre patent l'effet que déploient les mesures ;
- donner aux communes des lignes directrices fiables pour leur planification de la mobilité et de l'urbanisation.

Les avantages que présente un suivi annuel sont pluriels : transparence vis-à-vis de la population et des politiques, capacité de pilotage plus grande et leviers flexibles pour ajuster les mesures en fonction des avancées et développements technologiques.

Le canton de Berne assume ainsi son rôle de modèle en matière de mobilité durable, il améliore la qualité de vie de sa population et apporte une contribution mesurable à la réalisation des objectifs de protection du climat et de l'environnement.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive), puisque sa réalisation relève des compétences du Conseil-exécutif (art. 88, al. 2 ConstC). 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. Il appartient au Conseil-exécutif de décider en dernier ressort.

La motion demande l'élaboration d'une ordonnance cantonale qui regroupe tous les objectifs environnementaux en matière de transports et les rende contraignants. Elle demande également d'introduire un système de suivi et de rapport fiable ainsi que de définir des mesures de mobilité concrètes et de les coordonner avec les communes.

L'article 31a de la Constitution cantonale indique que le canton de Berne doit atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 et prescrit des responsabilités et des instruments à cet effet. Le Conseil-exécutif est conscient de la responsabilité qui lui incombe concernant le respect des objectifs environnementaux fixés. Il est également d'accord avec le fait que le domaine de la mobilité constitue un des leviers principaux pour atteindre ces objectifs. Le canton de Berne dispose d'ores et déjà d'un grand nombre de prescriptions légales, de conditions-cadres stratégiques et d'instruments concrets dans les domaines des transports, de l'environnement, du climat et de la mobilité qui couvrent l'orientation stratégique proposée dans la motion. Ils constituent une base

fiable pour atteindre les objectifs environnementaux du canton et de la Confédération. Le Conseil-exécutif est convaincu que la systématique organisée par domaines techniques sur laquelle s'appuie la législation en vigueur est correcte. Une ordonnance supplémentaire couvrant tous les niveaux de la mobilité et des transports (p. ex. planification, construction, exploitation, monitoring) entraînerait des redondances, des incertitudes concernant les responsabilités et une charge supplémentaire, sans pour autant générer un intérêt supplémentaire.

Concrètement, le canton dispose déjà d'une stratégie environnementale spécifique qui offre une vue d'ensemble. Il y est notamment formulé l'objectif de réduire les gaz à effet de serre produits par la mobilité (voir notamment p. 3 de la stratégie environnementale de la DEEE). Les précisions spécifiques aux transports et à la mobilité sont inscrites dans la stratégie de mobilité globale du canton de Berne (SMG). L'objectif du canton de Berne formulé dans la SMG 2022 est de mettre en place un système de mobilité durable qui contribue au développement économique et à l'épanouissement de la société tout en préservant les ressources naturelles. La mobilité doit être respectueuse de l'environnement, organisée de manière à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050, efficace du point de vue énergétique et de la sollicitation des surfaces et harmonisée avec le développement urbain. Un monitoring relatif à la mise en œuvre des axes directeurs de la SMG est déjà en cours d'élaboration.

Dans le cadre de la mise en œuvre des motions 265-2021 « La protection du climat, une chance à saisir : un pacte vert pour le canton de Berne » et 121-2017 « Conséquences du réchauffement climatique dans le canton de Berne – plan de mesures et stratégie d'adaptation : champs d'action cantonaux pour protéger la population et les espaces naturels », l'administration cantonale élabore également une stratégie cantonale de protection du climat ainsi qu'une stratégie-cadre pour l'adaptation au changement climatique. Enfin, le Plan de mesures pour la protection de l'air 2015/2030 et la Stratégie énergétique 2006 comprennent des mesures et des objectifs dans le domaine des transports et prévoient le controlling correspondant.

Les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et les projets d'agglomération participent également à l'harmonisation et à la coordination durable du développement de la mobilité et du développement urbain. Pour cela, les communes et les régions sont intégrées aux travaux et aux discussions et assument un rôle central. Les CRTU constituent des instruments contraignants pour les autorités et comprennent des objectifs et des mesures clairs de même qu'un monitoring. Les jalons demandés sont donc déjà en place et le soutien partenarial garanti.

L'obtention et la publication de données est aujourd'hui garantie et aucune adaptation supplémentaire n'est nécessaire. Le modèle global des transports du canton de Berne (MGT) constitue par exemple une base de planification importante et présente les conditions du trafic et les scénarios de transport. Il permet aussi d'établir des prévisions ainsi que des analyses de sensibilité et sert notamment de base pour un futur modèle relatif au bruit, ce sujet pouvant ainsi être intégré de manière plus simple et ciblée aux projets de construction. Le thème du bruit joue déjà un rôle prépondérant dans tous les projets d'aménagement et de transformation ainsi que pour le maintien de la valeur des routes cantonales.

Grâce aux indicateurs du développement durable, les communes disposent en outre d'un instrument de monitoring global. La plateforme de données énergétiques et climatiques recense et présente également les émissions de gaz à effet de serre (p. ex. émissions du trafic) à l'échelon communal et par secteur.

Enfin, il est inscrit dans la législation que les projets générant une importante fréquentation (PIF) doivent figurer dans le plan directeur cantonal ou dans un instrument cantonal de planification (art. 91b OC). Le plan directeur ne définit pas uniquement les sites des PIF, mais fixe aussi des valeurs-cible telles que les limites supérieures de trajets qui apparaissent contractuellement sur la base des capacités routières existantes ou de l'impact sur l'environnement. Les projets de grande envergure doivent en plus faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. Cela participe à harmoniser le trafic et le développement urbain et à planifier les projets sur la base de principes de durabilité. Les autres bases légales applicables sont notamment la loi du 16 novembre 1989 sur la protection de l'air (Lpair ; RSB 823.1) ou encore l'ordonnance cantonale du 14 octobre 2009 sur la protection contre le bruit (OCPB ; RSB 824.761). Le cadre juridique demandé existe donc déjà et le Conseil-exécutif ne voit pas de nécessité de révision. Il serait en outre difficile de déterminer sur quelle loi une telle ordonnance devrait se baser.

Pour ces différentes raisons, le Conseil-exécutif propose de rejeter la présente motion.

Destinataire

– Grand Conseil