



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 218-2023
Type d'intervention : Postulat
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2023.RRGR.287

Déposée le : 14.09.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)
Lindegger (Roggwil, Les Verts)
de Meuron (Thun, Les Verts)
Widmer (Bern, Les Verts)
Hilty Haller (Bern, Les Verts)

Cosignataires : 8

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction de la sécurité
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

Lutte contre le bruit routier : maintenir et appliquer le principe du pollueur-payeur

Le Conseil-exécutif est chargé d'étudier dans un rapport :

1. si et dans quelle ampleur les mesures pour lutter contre et réduire le bruit routier excessif sont financées selon le principe du pollueur-payeur ;
2. si et dans quelle mesure les amendes ainsi que les émoluments perçus pour le contrôle, l'expertise et l'éventuelle admission à la circulation routière des voitures de tuning couvrent les coûts liés aux interventions de la police, aux travaux d'expertise technique et aux démarches administratives ;
3. les possibilités pour intensifier la lutte contre le bruit provoqué par les « frimeurs de la route » qui font vrombir leurs moteurs à tout va et, ce faisant, pour appliquer de manière plus systématique le principe du pollueur-payeur ;
4. les coûts qu'occasionnent les mesures antibruit, en particulier les éventuels coûts supplémentaires pour des revêtements phonoabsorbants, et les moyens pour les financer en accord avec le principe du pollueur-payeur ;
5. les possibilités pour inciter les gens à opter pour des véhicules moins bruyants et à utiliser des pneus silencieux (p. ex. au moyen d'une taxation assortie d'un système de bonus-malus).

Développement :

« Dans le canton de Berne, 100 000 personnes sont exposées à un bruit nuisible ou incommode dû aux routes cantonales. » C'est ce qu'a déclaré le directeur des travaux publics et des transports du canton de Berne lors d'une conférence de presse en avril 2022, en dressant un bilan des 30 ans d'engagement du canton pour protéger la population du bruit routier. Jusqu'à présent, 22 kilomètres de parois antibruit ont été installés le long des routes cantonales et 70 kilomètres de revêtements phonoabsorbants ont déjà été posés sur ces routes. Le problème du bruit routier n'est toujours pas résolu ; les progrès réalisés étant en partie réduits à néant, entre autres, par la « tendance à des véhicules toujours plus grands et équipés de pneus plus larges ». La protection contre le bruit reste donc une tâche permanente.

Le fait est que l'article sur la protection de l'environnement dans la Constitution bernoise exige explicitement que le canton et les communes protègent la population « contre les atteintes nuisibles ou incommodes », lesquelles englobent de toute évidence le bruit routier excessif. Ce même article consacre le principe du pollueur-payeur en précisant que les coûts des mesures de protection correspondantes « sont en règle générale mis à la charge des personnes qui les ont rendues nécessaires » (cf. art. 31, al. 3 et 5 ConstC). Ce principe constitutionnel est appelé à gagner en importance, d'autant plus que les coûts devraient rester élevés en raison du changement de stratégie opéré en 2018 par l'Office des ponts et chaussées, à savoir de privilégier la pose de revêtements phonoabsorbants à l'installation de parois antibruit.

L'application du principe du pollueur-payeur suppose, comme condition préalable, une présentation transparente des coûts supportés par le canton et les communes, notamment parce que les revêtements phonoabsorbants nécessitent des remplacements plus fréquents. En outre, il convient de prendre en compte les coûts externes du bruit routier, lesquels surviennent en grande partie sous forme d'atteintes à la santé. Selon une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), ils s'élèvent à 2,2 milliards de francs par an pour l'ensemble de la Suisse. En ce qui concerne le bruit routier, il existe différentes possibilités d'appliquer le principe du pollueur-payeur de manière très ciblée et plus systématique que par le passé :

- Un moyen ciblé consisterait à davantage faire passer à la caisse les personnes qui friment au volant de véhicules trop bruyants. Ces « frimeurs de la route » ne sont pas seulement source de désagréments inutiles à cause de véhicules tantôt admis à la circulation routière, tantôt modifiés ou trafiqués de manière illégale, mais leurs agissements impliquent aussi la mobilisation de moyens importants pour les contrôles de police, les expertises subséquentes et les travaux administratifs. Il serait possible d'appliquer le principe du pollueur-payeur dans toute son étendue à l'encontre des personnes qui font pétarader leur moteur en finançant les moyens engagés dans la police, les centres d'expertise et l'administration à l'aide d'amendes et d'émoluments couvrant les coûts.
- D'une manière générale, toute personne utilisant un véhicule à moteur peut contribuer à la réduction du bruit routier lorsque sa voiture a besoin de nouveaux pneus. Que ce soit lors de l'achat d'une voiture ou de pneus, tout le monde peut opter pour les modèles les moins bruyants possibles. Les informations nécessaires sont disponibles : d'une part, la liste « eco-auto » publiée chaque année, qui se base sur les données officielles de l'Office fédéral des routes (OFROU) relatives à l'admission à la circulation routière, contient des indications sur les émissions sonores (dB(A)) de plusieurs centaines de modèles de voitures courants. Depuis plus de 40 ans, l'ATE tient cette liste à jour en collaboration avec l'Office fédéral de l'énergie. D'autre part, l'étiquette obligatoire pour les pneus indique et classe le bruit de roulement (en dB) que certains pneus produisent, selon le modèle bien connu de l'étiquette-énergie. Ces deux indications concernant l'intensité sonore pourraient éventuellement être prises en compte dans le calcul de la taxe sur la circulation routière, par exemple au moyen d'un simple système de bonus-malus.

Selon le bilan mentionné plus haut, le canton de Berne a déjà investi plus de 200 millions de francs dans la protection contre le bruit le long des routes cantonales au cours des 30 dernières années. Ancré dans la Constitution bernoise, le principe du pollueur-payeur exige que les coûts engendrés par la tâche permanente qu'est la protection contre le bruit continuent d'être mis à la charge des personnes qui les rendent nécessaires. Pour savoir si l'imposition des véhicules routiers en vigueur permet de couvrir les dépenses engagées, il est entre autres possible de s'appuyer sur la « preuve de l'utilisation conforme des taxes sur la circulation routière ». La dernière preuve de ce type a été fournie par l'ancienne Direction de la police et des affaires militaires pour les années 2015 à 2018 dans un rapport soumis au Conseil-exécutif en décembre 2019. En raison d'une intervention du Contrôle des finances, cette preuve doit être établie tous les quatre ans. La prochaine preuve, pour les années 2019 à 2022, doit donc encore être fournie en 2023.

Destinataire
– Grand Conseil