

## Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 338-2013  
Type d'intervention: Interpellation  
Motion ayant valeur de directive: ☐  
N° d'affaire: 2013.1579  
  
Déposée le: 28.11.2013  
  
Motion de groupe: Non  
Motion de commission: Non  
Déposée par: Amstutz (Corgémont, Les Verts) (porte-parole)  
  
Cosignataires: 16  
  
Urgence demandée: Non  
Urgence accordée:  
  
N° d'ACE: du  
Direction:  
Classification: –  
Proposition du  
Conseil-exécutif:



### Prix de l'éclairage des routes cantonales

---

La stratégie énergétique présente l'orientation à long terme de la politique énergétique du canton de Berne jusqu'en 2035. Elle s'adresse avant tout à l'administration cantonale ; elle a un caractère contraignant pour celle-ci. Elle montre aux communes et à l'économie bernoise la direction à long terme du Conseil-exécutif en matière de politique énergétique.

Elle contient une vision de la politique énergétique, dans l'esprit du développement durable voulu par les Constitutions fédérale et cantonale. Elle présente de manière transparente les principes qui la sous-tendent et indique comment réaliser les objectifs de politique énergétique, entre autres dans le domaine de l'utilisation de l'énergie.

On peut sans autre affirmer que près du tiers de l'énergie électrique utilisée est gaspillée. Il paraît donc évident que des efforts méritent d'être entrepris au niveau des particuliers, des communes, et à plus forte raison au niveau cantonal, car un tel gaspillage a des répercussions financières très importantes.

Il est fréquent que la population exprime, à juste titre, des remarques pertinentes au sujet de l'éclairage des tronçons routiers, qu'ils soient communaux ou cantonaux. En effet, on peut légitimer

mement se demander pour quelles raisons l'immense majorité des routes sont éclairées de nuit à cinq heures du matin. Ce gaspillage participe de façon directe à la pollution lumineuse.

Ces deux dernières années toutefois, nous avons constaté avec satisfaction que l'éclairage de certains tronçons du réseau routier du Jura bernois avait été supprimé (par ex. Bienne – Sonceboz).

Si l'éclairage urbain répond à certains besoins de notre société moderne en termes de confort et de sécurité civile et routière notamment, on peut considérer qu'il s'agit là d'une conception purement esthétique, celle des « villes lumières ». Or, scientifiques et défenseurs de la nature s'unissent aujourd'hui pour dénoncer l'excès de lumière artificielle nocturne comme une « pollution lumineuse ».

Ce fléau lumineux qui empêche, d'une part, les hommes de contempler le patrimoine mondial qu'est le ciel nocturne et qui, d'autre part, gêne les astronomes dans leurs observations, menace également la biodiversité et les écosystèmes. Il déroute les oiseaux migrateurs nocturnes et c'est la deuxième cause de mortalité chez les insectes. La pollution lumineuse est aussi suspectée d'avoir un effet néfaste sur la santé humaine, en dérégulant ses rythmes biologiques et son système hormonal. Elle génère en outre un gaspillage énergétique et économique considérable, et par conséquent des émissions de CO2 inutiles.

Selon les études de l'astronome Cinzano, qui publia en 2001 le premier « Atlas mondial de la clarté artificielle du ciel nocturne », le halo lumineux augmente en Europe d'environ 5 pour cent par an. L'un des enjeux aujourd'hui consiste donc à inverser la tendance au « sur-éclairage » pratiquée depuis plusieurs décennies.

Au niveau fédéral, peu de dispositions traitent directement de la réduction de la pollution lumineuse et peu de décisions judiciaires ont été rendues en la matière. Seul l'article 11 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement peut être nommé comme base de réflexion :

1. Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions).
2. Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable.

L'article 12 de cette même loi stipule que les limitations peuvent figurer dans des ordonnances, mais aucune n'existe en matière de lumière et de pollution lumineuse. Malheureusement, car en Suisse, il n'y a plus un seul kilomètre carré avec une obscurité naturelle...

C'est donc au niveau des cantons qu'il faut agir. Bâle-Campagne a été pionnier dans le domaine en adoptant un plan « anti-pollution lumineuse ». La commune de Zurich a approuvé un plan lumière en 2004 et, tout récemment, Lausanne en a fait de même.

En adoptant une stratégie énergétique, le canton s'est certes engagé à optimiser son utilisation d'énergie. Il aurait toutefois tout intérêt à poursuivre sa réflexion dans le domaine de l'éclairage de ses routes.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Combien de kilomètres de routes cantonales peuvent-ils être potentiellement éclairés (disposent de candélabres) ?
2. Combien le sont effectivement ?
3. Quels types de lampes sont-ils majoritairement utilisés ?
4. Quel gain financier la généralisation d'un éclairage par des lampes LED ou autre technologie représenterait-il ?
5. Que coûte l'éclairage des routes appartenant au canton ?
6. Quelle planification est prévue à moyen et à long terme pour, durant une partie de la nuit,
  - a) réduire l'éclairage des routes cantonales ?
  - b) supprimer l'éclairage de ces mêmes routes ?
7. Quelles économies ferait le canton en appliquant de telles mesures ?
8. Le canton serait-il prêt à confier l'éclairage des routes cantonales à l'intérieur des localités aux communes ? Si oui pourquoi ? Si non pourquoi ?