



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 247-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.318

Déposée le : 09.09.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Amstutz (Sigriswil, UDC) (porte-parole)
Reinhard (Thun, PLR)
Striffeler-Mürset (Münsingen, PS)
Grädel (Schwarzenbach BE/Huttwil, UDF)
de Meuron (Thun, Les Verts)
Müller (Orvin, UDC)
von Arx (Schliern b. Köniz, pvl)
Steiner (Boll, PEV)

Cosignataires : 3

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1464/2020 du 9 décembre 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption sous forme de postulat**

Réduction du gibier péri en raison d'accidents routiers ou ferroviaires

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre des mesures visant à réduire significativement la quantité de gibier péri en raison du trafic routier et ferroviaire dans le canton de Berne. Des moyens doivent notamment être alloués au budget 2020 et à ceux des années suivantes (aussi longtemps que nécessaire) afin de recenser les animaux sauvages aux alentours des zones à risque à l'aide par exemple de détecteurs de chaleur et de mouvement et de rendre attentifs les conducteurs et conductrices grâce à des panneaux d'avertissement.

Développement :

Le trafic routier et ferroviaire donne lieu quotidiennement à des collisions entre des animaux sauvages et des véhicules. Il y en a plus de 3500 chaque année. Les coûts à la charge du canton (police, garde-faune, etc.) se sont élevés durant les années 2015 à 2019 à plus de trois millions de francs. Pour les usagers de la route ou du rail, ces événements sont particulièrement difficiles à supporter. Les animaux souffrent souvent pendant des heures, voire des jours, de douleurs terribles et n'ont pas d'autre solution que d'attendre dans les sous-bois que la mort les délivre. La mort touche aussi les jeunes animaux dont la mère a succombé à un accident dû au trafic.

Ces dernières années, des dispositifs ont été développés qui permettent d'avertir non seulement les animaux sauvages, mais aussi les usagers de la route à l'aide de panneaux lumineux.

De tels aménagements sont déjà utilisés avec efficacité dans différents cantons. Ainsi, dans le canton d'Argovie, sur le tronçon entre Vordemwald et St. Urban, il n'y a eu que deux (!) accidents en l'espace de six ans. Avant l'installation du dispositif d'alerte, ce même tronçon enregistrait entre 60 et 70 accidents par an.

Ces mesures permettent de protéger la vie des humains et des animaux, mais aussi de réduire les frais. Aux coûts annuels à la charge du canton mentionnés ci-dessus, d'un montant de trois millions de francs, s'ajoutent les frais d'assurance. Dans le canton de Berne, les assurances doivent déboursier environ 40 millions de francs chaque année juste pour couvrir les coûts de réparation et les frais de matériel générés par les collisions avec des animaux sauvages.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif partage la préoccupation des motionnaires, dont le but est de réduire le nombre d'animaux tués dans les accidents routiers et ferroviaires. Il sait aussi que pareils accidents sont pénibles pour les usagers et usagères de la route et du train. Il s'efforce de diminuer les coûts qui en résultent pour les pouvoirs publics et d'atténuer la souffrance des animaux victimes d'accident.

A l'initiative de la Fédération des chasseurs bernois, un groupe de travail de prévention des collisions avec des animaux sauvages a été constitué avec des représentant-e-s de l'Office des ponts et chaussées et de l'Inspection de la chasse en 2015, avec pour objectif de mettre les connaissances en commun et de réunir les différentes parties prenantes autour du sujet. Il s'agissait concrètement d'obtenir une vue d'ensemble de l'accidentalité, des méthodes et des mesures de prévention des accidents avec la faune sauvage ainsi que des activités en cours, pour pouvoir les coordonner.

Le groupe de travail analyse la statistique de gibier péri établie par l'Inspection de la chasse et plus particulièrement les causes de décès, les espèces d'animaux et les secteurs routiers. Il montre ainsi que près de la moitié des accidents sont dus au trafic routier, contre à peine 5 % dus au trafic ferroviaire, lequel a en l'occurrence une importance mineure. Le groupe de travail se concentre donc sur la circulation routière et sur les espèces d'animaux qui représentent le plus grand risque pour les usagers et usagères de la route en raison de leur taille et/ou leur masse et du nombre d'accidents où elles sont impliquées, à savoir les chevreuils, les chamois, les sangliers et les cerfs. Ce sont en moyenne 1700 accidents qui sont enregistrés chaque année avec ces espèces. Par ailleurs, une analyse territoriale a identifié quelques secteurs routiers accusant une très forte accidentalité (4 à 10 accidents par an et par km sur un tronçon de 10 km). L'analyse met en évidence que les collisions impliquant la faune sauvage ne se produisent que sur certaines portions de route, où ils ont parfois même tendance à se multiplier. C'est ce qui explique que les mesures locales sont bien plus efficaces en termes de prévention que les mesures globales. En concentrant les mesures sur les tronçons routiers accusant une forte accidentalité, il est possible d'arriver à réduire notablement les collisions avec les animaux sauvages.

Plusieurs systèmes ont été testés ces dernières années pour éviter les collisions avec la faune sauvage sur les routes. On emploie par exemple les répulsifs dans des récipients disposés le long des routes pour empêcher les animaux de traverser, ou des signaux acoustiques qui réagissent à la lumière des phares et sont censés repousser les animaux loin de la route. En 2016 et 2017, 22 tronçons routiers (33,9 km) ont été équipés d'un système de réflecteurs pour avertir la faune. Une évaluation du système montre que le nombre d'accidents a baissé de 30 à 90 % sur presque tous les tronçons et empêché plus de 40 accidents chaque année. La raison pour laquelle la fourchette de l'accidentalité est si large (entre 30 et 90 %) n'est pas encore éclaircie et dépend de différents facteurs, dont par exemple la pente du terrain (trajectoire du faisceau lumineux), la distance entre les réflecteurs, la végétation (p.ex. buissons vs terrain ouvert ou forêt). Les projets de construction de routes prévoient aussi des mesures de protection de la faune sauvage, comme dans le cas du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen.

En matière de trafic ferroviaire, ce sont en principe les domaines d'infrastructures des entreprises de transport qui sont compétents pour la protection de la faune sauvage.

Le financement des infrastructures ferroviaires relève de la compétence de la Confédération. Les entreprises tiennent une statistique d'animaux morts et installent des passages et des corridors à faune. La pose de clôtures n'est pas la meilleure option parce qu'elle restreint les possibilités de fuite des animaux. Une exception a été faite avec la ligne nouvelle de Rail 2000 qui a été systématiquement clôturée, mais des passerelles à faune ont été construites en contrepartie.

Se fondant sur la « Stratégie Biodiversité Suisse et Plan d'action »¹, l'Office fédéral des transports (OFT) a inscrit des exigences en matière de biodiversité et donc de protection de la faune sauvage dans ses Conventions sur les prestations 2021-2024. Ces conventions entre l'OFT et les entreprises de transport définissent et financent l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire entre 2021 et 2024. La gamme des mesures prévues dans les conventions de prestations est très large. Elles consistent notamment à adapter les lignes de contact et lignes de transport d'électricité pour protéger les oiseaux, à tenir compte de la diversité des espèces dans l'entretien des talus, à réduire la pollution lumineuse pour préserver les insectes, les oiseaux, les animaux sauvages, et aussi à construire des passerelles à faune. Pour des raisons de compétences, il n'est pas possible d'allouer des subventions cantonales aux mesures de prévention des collisions avec la faune sauvage sur les voies ferrées.

En résumé, la nécessité d'agir pour réduire les collisions avec la faune sauvage est reconnue. Les tests réalisés ont permis de recueillir des informations importantes sur les mesures possibles. Le Conseil-exécutif a donc déjà pris des mesures efficaces, comme l'exigent les motionnaires. Il veut cependant examiner d'autres aspects non résolus pour notamment pouvoir évaluer quels systèmes donnent les meilleurs résultats sur certains tronçons routiers, quels coûts sont ainsi générés (investissement unique / entretien) et comment il est possible d'assurer le financement nécessaire.

Le Conseil-exécutif est disposé à adopter la motion sous forme de postulat pour examiner les questions évoquées.

Destinataire
– Grand Conseil

¹ Voir <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/biodiversite/info-specialistes/mesures-de-conservation-de-la-biodiversite/strategie-et-plan-daction-pour-la-biodiversite.html>