

---

Numéro de l'intervention: 039-2011  
Type d'intervention: **Postulat**  
Déposée le: 26.01.2011  
Déposée par: Scheuss (Biel/Bienne, Les Verts) (porte-parole)  
Cosignataires: 17  
Urgente:  
Date de la réponse: 15.06.2011  
Numéro de l'ACE 1023/2011  
Direction: ECO

---

### **Système de pondération des trajets: réexamen des bases méthodologiques et de la mise en application**

Le Conseil-exécutif est chargé, dans le cadre de la révision prochaine du système de pondération des trajets, d'examiner

1. dans quelle mesure les hypothèses sur lesquelles se fonde le calcul des trajets sont encore valables ;
2. quelles mesures permettraient d'éviter que le système soit tourné ;
3. comment assurer la transparence du controlling.

#### Développement

Dans sa réponse à la motion 004-2010 Bregulla-Schafroth, Thoune (Les Verts), le Conseil-exécutif souligne « qu'au vu des expériences réalisées, le système de pondération des trajets fonctionne de manière satisfaisante ». C'est une opinion que ne partagent pas les organisations de protection de l'environnement. Ces dernières critiquent les bases méthodologiques et la mise en application pratique. Le système de pondération des trajets repose sur le principe selon lequel les trajets accomplis par le trafic individuel motorisé ne devraient pas augmenter de plus de huit pour cent entre 2000 et 2015. Cette croissance se répartit entre, d'une part, une croissance de base de 4,5 pour cent au maximum qui doit être respectée grâce à des mesures générales de politique de l'aménagement du territoire et des transports, telles que la densification du milieu bâti et l'amélioration des liaisons au réseau de transports publics et, d'autre part, une croissance des transports de 3,5 pour cent qui concerne les installations générant un trafic important comme les centres commerciaux. Des conditions particulières sont toutefois applicables à ces installations. Seuls entrent en ligne de compte les sites cantonaux et régionaux présentant une importance stratégique. Les crédits de trajets se répartissent entre ces sites. Les projets de construction générant un trafic important sont ceux qui occasionnent 2000 trajets par jour en moyenne annuelle, les projets d'agrandissement générant un trafic important, ceux qui occasionnent plus de 2000 trajets par jour en moyenne. Un projet générant un trafic important ne peut donc être réalisé qu'à certains endroits du canton. C'est ce qui permet de canaliser le trafic.

Pour savoir si un projet de construction entre dans la catégorie de ceux générant un trafic important, le maître d'ouvrage ou les planificateurs doivent établir des pronostics. Les autorités se contentent de contrôler si ces pronostics sont plausibles et qu'ils ne contredisent pas les chiffres empiriques ou la littérature spécialisée. Tout porte à croire que les hypothèses émises pour les pronostics sont plutôt optimistes. Ainsi, pour les Stades de Bienne, on a tablé sur un nombre moyen de 2,5 personnes par véhicule. Il faut donc s'assurer que les hypothèses approuvées par les autorités délivrant le permis de construire sont toujours valables après la réalisation du projet.

Les possibilités de tourner le système de pondération du trafic font également problème. Il s'agit dans ce cas de projets qui, certes, génèrent un trafic important, mais n'atteignent pas le seuil des 2000 trajets. Les projets de ce type se multiplient et échappent aux règles de répartition écologique du trafic. Concrètement, il s'agit des petits centres commerciaux. Le cas des Stades de Bienne est également choquant, même si l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire est d'un autre avis.

Les organisations de protection de l'environnement sont très critiques à l'égard du controlling et du manque de rigueur dans la mise en application des mesures destinées à assurer le respect du nombre de trajets. Partout, on entend dire que des horodateurs ou des barrières restent hors service des semaines durant. Autre exemple : les places de stationnement payantes avec un système de ticket sans restriction ni contrôle équivalent de facto à un système de paiement facultatif. Le controlling manque de transparence car il n'associe que les autorités et les exploitants des installations. Les organisations ont un droit de regard uniquement si elles ont formé opposition au projet. Ce qui les contraint donc à mener une véritable politique d'opposition.

Le système de pondération des trajets est un excellent moyen d'assurer la protection de l'air. Il ne doit pas faillir à la mise en application.

### Réponse du Conseil-exécutif

Le système de pondération des trajets se fonde sur le plan cantonal de mesures de protection de l'air 2000/2015<sup>1</sup> et sur le plan directeur du canton de Berne<sup>2</sup>. Il trouve sa base légale dans la loi fédérale sur l'environnement<sup>3</sup>, les dispositions d'exécution figurant dans l'ordonnance sur les constructions<sup>4</sup>. D'une part, le système de pondération des trajets constitue un instrument d'aménagement conciliant les impératifs de l'aménagement du territoire avec ceux de la protection de l'air. D'autre part, il fixe les prescriptions valables pour chaque projet générant un trafic important et régleme les modalités de surveillance garantissant le respect desdites prescriptions.

De l'avis du Conseil-exécutif<sup>5</sup>, le système de pondération des trajets du canton de Berne a fait ses preuves : « Le Conseil-exécutif souligne qu'au vu des expériences réalisées, le système de pondération des trajets fonctionne de manière satisfaisante. Les crédits de trajets sont respectés, tout comme les prescriptions du Plan de mesures de protection de l'air concernant les projets générant un trafic important<sup>6</sup>. Le système bernois de pondéra-

<sup>1</sup> Mesure P1 Système de pondération des trajets : exigences de la protection de l'air et de la protection du climat

<sup>2</sup> Fiche de mesures B\_01 Harmoniser les transports, l'urbanisme et la protection de l'air

<sup>3</sup> Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE, RS 814.01)

<sup>4</sup> Article 91a à 91f de l'ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC; RSB 721.1)

<sup>5</sup> Cf. réponse du Conseil-exécutif à la motion M 004/2010 Bregulla-Schafroth, Thoune (Les Verts), Parcs de stationnement payants sur tout le territoire cantonal

<sup>6</sup> Détails à l'adresse [www.be.ch/air](http://www.be.ch/air) => Protection de l'air => Circulation:

Véhicules/km par jour	contraignant pour les autorités	contraignant pour les propriétaires fonciers
total	575 000	575 000
attribués	549 423	430 649
encore disponibles	25 577	144 351

tion des trajets a prouvé ainsi qu'il résistait à la fois à l'épreuve de la pratique et à un examen judiciaire ». Les auteurs du postulat sont eux aussi d'avis que ce système est « un excellent moyen d'assurer la protection de l'air. ». Le Conseil-exécutif ne prévoit donc pas de procéder à une révision fondamentale du système de pondération des trajets.

La mise en application du plan de mesures de protection de l'air comprend un état des lieux réalisé tous les cinq ans. Actuellement, les mesures et les expériences faites entre 2000 et 2010 sont analysées et compilées dans un rapport, qui sera vraisemblablement présenté au cours du second semestre 2011. Cette analyse de la situation sera l'occasion de traiter les questions portant sur l'efficacité du système (chiffres 1 et 2). Le Conseil-exécutif peut néanmoins aujourd'hui déjà affirmer ce qui suit concernant les réserves exprimées dans le « développement » du postulat :

- Les hypothèses des auteur-e-s du projet concernant le nombre de trajets ne sont pas reprises telles quelles, mais vérifiées sur la base de données relatives à des installations comparables. En effet, à partir de la mise en exploitation, ce ne sont plus les hypothèses qui sont déterminantes, mais le nombre effectif de trajets. Il n'existe donc aucune incitation à fixer intentionnellement un nombre trop bas concernant les trajets futurs. La comparaison entre les trajets pronostiqués et les trajets effectifs montre que, dans la plupart des cas, le nombre de trajets effectifs est nettement inférieur aux chiffres pronostiqués.
- Si le système de pondération des trajets constitue un instrument approprié pour influencer sur les projets générant un trafic important, il n'a par contre aucun impact sur l'évolution générale du trafic. La distinction entre de grands projets, d'une part, et de petits projets impliquant moins de 2 000 trajets lié à l'évolution générale du trafic, d'autre part, est un élément clé du système de pondération du trafic. Le fait qu'une installation génère moins de 2 000 trajets ne signifie pas que le modèle soit tourné. Un recensement du nombre de trajets est d'ailleurs ordonné pour les projets qui devraient générer environ 2 000 trajets, afin d'empêcher que le système ne soit tourné.

Il est en outre inexact que la mise en application des mesures destinées à assurer le respect du nombre de trajets manque de rigueur. Le respect du nombre de trajets fait l'objet d'une surveillance par les communes et d'un suivi par un organe de contrôle dans lequel siège également le beco Economie bernoise, en sa qualité d'autorité compétente. Si les prescriptions ne sont pas respectées, les corrections nécessaires sont ordonnées. Des contrôles plus stricts ou la réparation d'installations défectueuses en font également partie. Ces dernières sont détectées lors de l'analyse des données, les chiffres étant alors corrigés. Les frais de stationnement sont toutefois souvent perçus sous la responsabilité des exploitant-e-s. Les autorités n'ont donc pas de raison d'intervenir lorsque l'installation est défectueuse.

S'agissant des contrôles (chiffre 3), il s'agit de procédures administratives inhérentes à l'exécution de la législation dans le cadre des activités de police des constructions. Le droit en vigueur définit selon quelles procédures et sous quelle forme les tiers peuvent participer. Le principe de la transparence, un principe de portée générale, garantit qu'une pesée des intérêts soit effectuée entre la protection des données et le droit à l'information, ce qui assure une transparence suffisante. En vertu du principe de la transparence, même les personnes qui n'ont pas été partie à la procédure en qualité d'opposantes peuvent demander des renseignements auprès de l'autorité de police des constructions. Le Conseil-exécutif estime ainsi qu'il n'y a pas lieu de prendre d'autres mesures concernant le chiffre 3 du postulat. Ce point du postulat peut donc être adopté et classé, son but étant réalisé.

**Proposition :** Points 1 et 2 : adoption

Point 3 : adoption et classement

**Au Grand Conseil**