

Déterminer la qualité de la desserte par les transports publics

Objectif

L'une des conditions essentielles d'un développement spatial durable consiste en une desserte suffisante, par les transports publics, des zones résidentielles, des pôles d'emplois et des affectations destinées au public.

Objectifs principaux: A Utiliser le sol avec mesure et concentrer l'urbanisation
B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

| Intervenants | | Réalisation | Etat de la coordination |
|-----------------|---------------------|---|---|
| Canton de Berne | OACOT | <input type="checkbox"/> | en général: Coordination réglée |
| | OTP | <input type="checkbox"/> A court terme jusqu'en 2020 | |
| Régions | Toutes les régions | <input type="checkbox"/> A moyen terme entre 2021 et 2024 | |
| Communes | Toutes les communes | <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable | |

Responsabilité: OTP

Mesure

Les catégories d'arrêts et les niveaux de qualité de la desserte par les transports publics sont fixés (coordination réglée) avec l'approbation du plan directeur (cf. verso). Ils doivent être pris en considération lors de l'élaboration des plans des communes et des régions ainsi que lors de l'examen des questions ayant trait à la qualité de la desserte en cas de projet générant une importante fréquentation.

Démarche

- L'OTP fournit les bases d'aménagement nécessaires, et les actualise périodiquement.
- Les communes déterminent la qualité de la desserte lors des révisions totales ou partielles de leur aménagement local, afin que les demandes de classement de terrains en zone à bâtir et de changement d'affectation puissent être appréciées sur cette base.
- L'octroi des autorisations nécessaires aux projets générant une importante fréquentation implique un niveau minimal de qualité de la desserte déterminé en fonction des circonstances concrètes.

Interdépendances/objectifs en concurrence

- Ordonnance sur l'offre de transports publics
- Besoins en terrains à bâtir pour les 15 prochaines années dans le canton de Berne
- Projets générant une importante fréquentation

Etudes de base

- Article 74 LC, article 26 OC

Indications pour le controlling

- Révisions des plans de zones
- Observation du territoire: comportements des navetteurs

La qualité de la desserte par les transports publics

Détermination des catégories d'arrêts

| Cadence | Trains / trafic longues distances ¹ | RER / trains régionaux | Tram ² /bus/ téléphérique |
|---|--|---------------------------|---|
| Jusqu'à 10 min. | I | I | II |
| De 11 à 20 min. | I | II | III |
| De 21 à 30 min. | II | III | IV |
| De 31 à 60 min. | III | IV | V |
| Pas de cadence, au min. 10 allers-retours par jour | - | V | VI |

Si un arrêt est desservi par différents groupes de moyens de transport, il convient de déterminer sa catégorie pour chacun d'eux. Seule la meilleure catégorie est retenue pour définir le niveau de qualité de la desserte.

La cadence est l'intervalle moyen entre tous les départs d'un groupe de moyens de transport vers la destination principale entre 6 heures et 20 heures (du lundi au vendredi). Si, pour un périmètre ou un projet déterminé, la desserte revêt de l'importance pendant une autre plage horaire, la cadence à prendre en compte est celle de la période d'utilisation principale.

Détermination du niveau de qualité de la desserte par les TP

| Catégorie d'arrêt | < 400 m | 400 à 750 m | 750 à 1000 m | 1000 à 1250 m |
|-------------------|----------|-------------|--------------|---------------|
| I | A | B | C | D |
| II | B | C | D | - |
| III | C | D | - | - |
| IV | D | E | - | - |
| V | E | - | - | - |
| VI | F | - | - | - |

Si l'arrêt est un nœud ferroviaire, sa qualité est majorée d'un niveau. Sa zone de desserte s'en trouve élargie à raison d'un cercle, jusqu'à 1250 m au plus. Un nœud ferroviaire implique des lignes de trains dans quatre directions au moins avec une cadence identique.

L'accessibilité d'un arrêt est déterminée par la distance à vol d'oiseau entre le périmètre considéré et l'arrêt en question. La distance à vol d'oiseau selon le tableau ci-dessus prend en considération un facteur moyen de détour de 30 pour cent. Si les détours et obstacles sont relativement importants ou que la déclivité est forte, les distances à vol d'oiseau seront adaptées en conséquence³.

¹ Départ de trains directs à une cadence horaire au moins, conformément à la définition du système cantonal de répartition des coûts.

² Conformément à la définition du système cantonal de répartition des coûts (art. 5, al. 4 de l'ordonnance sur la participation des communes aux coûts des transports publics [OPCTP])

³ Les données sont publiées sur le géoportail du canton de Berne (www.be.ch/geoportail > carte «Transports publics» > vue «qualité desserte»).