

## Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises

### Objectif

Le canton prévoit, dans sa planification territoriale, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises pertinentes. Il garantit ainsi un approvisionnement en marchandises durable et efficace pour la population ainsi que l'économie et promeut un trafic le plus respectueux possible de l'environnement. Les sites sont choisis en concertation avec la Confédération (conception fédérale pour le fret ferroviaire), les entreprises de transport, les régions, les communes concernées et les cantons voisins.

**Objectifs principaux:** B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation  
C Créer des conditions propices au développement économique

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général :
Canton de Berne: OTP, OACOT, OPC, OEC Autres cantons: Cantons voisins concernés Confédération: Office fédéral des transports Régions: Toutes les régions Communes: Communes concernées Tiers: Associations professionnelles Entreprises de transports Organisations économiques	<input type="checkbox"/> À court terme : jusqu'en 2026 <input type="checkbox"/> À moyen terme : entre 2027 et 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coordination réglée
<b>Responsabilité :</b> OTP		

### Mesure

1. Les installations de chargement et les gares de marchandises sont d'une importance capitale pour le bon fonctionnement du système de transport de marchandises par le rail. En vertu de l'article 13 LAT, la Confédération définit dans l'annexe à la conception relative au transport ferroviaire de marchandises les installations de chargement et les gares de marchandises nécessaires au transport de marchandises par chemin de fer. Le canton de Berne procède à une analyse des installations existantes au regard des besoins futurs et à une pesée des intérêts du point de vue cantonal. Les installations à conserver et les installations à créer sont inscrites dans le plan directeur et coordonnées avec la conception fédérale. Le canton examine la possibilité de créer de nouvelles installations sur demande motivée de tiers (p. ex. entreprises de transport, régions, villes, chargeurs) ou sur la base de planifications cantonales.

2. En leur qualité d'interfaces ouvertes aux prestataires entre l'approvisionnement global des zones urbaines et la distribution fine, les plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) peuvent contribuer significativement, efficacement et durablement à l'approvisionnement en marchandises des centres urbains et à l'élimination de leurs déchets. Les régions/communes réfléchissent à des emplacements appropriés en coordonnant leur démarche à l'échelon supracommunal. Au niveau supérieur, la coordination entre les régions et les communes est assurée par le canton.

### Démarche

1. Une méthodologie d'analyse a été mise au point au niveau cantonal pour encadrer l'évaluation des installations et la pesée des intérêts en ce qui concerne les débords et les gares de réception. La procédure tient compte des principes de desserte ainsi que d'autres aspects. Des informations plus détaillées sur la méthode appliquée et la consolidation réalisée avec les principaux intervenants sont fournies dans le rapport explicatif.

2. Les bases de l'étude de site pour les plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) sont élaborées par les villes/communes et régions concernées. Celles-ci tiennent compte des volumes attendus tout en tirant parti des potentiels de regroupement et mettent l'accent sur les périmètres de densification urbaine d'importance cantonale. La distribution fine doit être adaptée au tissu urbanisé et conçue de manière aussi peu polluante que possible. Elle doit également respecter les exigences logistiques liées aux petits véhicules (vélos utilitaires notamment).

### Interdépendances/objectifs en concurrence

Les installations de chargement et les gares de marchandises ont une forte empreinte au sol et produisent un effet de césure. Souvent implantées dans des lieux centraux, elles peuvent se trouver en contradiction avec des objectifs de développement urbain. L'emplacement central des installations de chargement est un gage d'attractivité par rapport au transport routier de marchandises et participe ainsi à la durabilité du système de transport. Leur statut d'interface avec la logistique urbaine les rend incontournables. Une coordination avec les fiches de mesure B\_11 « Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels » et B\_03 « Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques » s'impose.

Les coûts inhérents aux éventuels projets de mise en œuvre ainsi que leur répartition peuvent varier considérablement et doivent être définis dans le cadre de ces projets. Le financement des installations de chargement et des gares de marchandises est généralement pris en charge par la Confédération, les entreprises d'infrastructure ferroviaire, les entreprises de transport et les entreprises privées.

### **Études de base**

- Loi sur le transport de marchandises (RS 742.41)
- Conception fédérale pour le fret ferroviaire
- Stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique
- Plan stratégique en matière de fret ferroviaire du canton de Berne
- Stratégie de mobilité globale du canton de Berne

### **Indications pour le controlling**

## **Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises**

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie sur le transport de marchandises et la logistique, le canton de Berne a élaboré un plan stratégique en matière de fret ferroviaire sur lequel s'appuyer dans la pesée des intérêts pour déterminer les gares de marchandises et les installations de chargement qu'il est opportun de continuer à utiliser à l'avenir. Les principes de desserte du plan stratégique ainsi que les installations de chargement et les gares de marchandises à prévoir sont définis ci-après de manière contraignante pour les autorités ; d'autres contenus du plan stratégique en matière de fret ferroviaire sont présentés dans le rapport explicatif.

### **Principes de desserte**

#### **Objectifs**

Les principes de desserte

- doivent garantir aux utilisateurs actuels et futurs du fret ferroviaire un cadre favorisant des offres attractives et la mise à disposition des infrastructures afférentes (installations de chargement, gares de marchandises, lignes ferroviaires) ;
- décrivent l'offre générale et le standard d'accès au réseau ferroviaire ;
- servent de base de réflexion pour le choix des emplacements des installations de chargement/gares de marchandises.

#### **Principes de desserte applicables au réseau de fret ferroviaire**

- Le canton de Berne est parfaitement raccordé au réseau de fret ferroviaire international (corridor n° 6 du RTE-T Rotterdam-Gênes) et national.
- Le canton de Berne est bien intégré au réseau national de trafic par wagons complets (TWC).
- Le canton de Berne dispose sur son territoire d'un accès direct au réseau national/international de transport combiné. Il est relié au terminal Gateway Bâle-Nord par des liaisons ferroviaires directes.
- Le réseau de fret ferroviaire du canton de Berne est axé sur des zones économiques à fort potentiel de demande et sur des installations de chargement multimodales (transbordement route/rail).
- Le canton de Berne possède un nombre suffisant de sillons de qualité pour desservir ses installations de chargement.

#### **Principes de desserte applicables aux gares de marchandises**

- Les gares de triage de Lausanne-Triage, Bâle-Muttenz et Zurich-Limmattal assurent la desserte générale du canton de Berne en matière de TWC.
- Le canton de Berne dispose d'un nombre suffisant de gares de formation et de réception pour desservir les diverses installations de chargement et former efficacement les trains.
- En vue d'augmenter l'efficacité du fret ferroviaire, le canton de Berne encourage la concentration sur des gares de marchandises performantes (gares de formation, gares de réception), pour autant que la qualité de la desserte ne s'en trouve pas sensiblement dégradée.
- Pour l'emplacement des gares de réception, la priorité est en général donnée aux sites ferroviaires plutôt qu'aux zones industrielles et commerciales.

#### **Principes de desserte applicables aux installations de chargement**

- Le canton de Berne est doté d'installations de chargement accessibles au public (installations de transbordement dédiées au transport combiné, débords et voies de raccordement) qui garantissent l'intégration au réseau des régions/zones économiques et qui peuvent être desservies efficacement par le rail. Le réseau d'installations de chargement s'articule notamment autour des principaux sites économiques et zones à développer.
- Les zones industrielles et commerciales existantes ou nouvelles composées de vastes surfaces d'un seul tenant sont en principe desservies par le rail, tout comme les installations générant un important trafic de marchandises.
- Les sites économiques importants du canton de Berne disposent d'au moins un débord multifonctionnel avec possibilité de transbordement pour le transport multimodal et combiné (répondant à des normes minimales d'exploitation efficace).

- Le canton de Berne dispose de voies de raccordement dans les grandes zones industrielles et commerciales existantes ou prévues (il y veille en concertation avec les communes par le biais de mesures d'aménagement du territoire). Les nouvelles voies de raccordement sont, dans la mesure du possible, reliées aux gares existantes dédiées au transport de marchandises.
- Les installations de débord/voies de raccordement existantes et nouvelles sont autant que possible utilisées de manière multifonctionnelle et flexible (transport combiné et conventionnel, couverture de différents types de marchandises) pour une meilleure efficacité de la desserte et de l'occupation du sol.
- Dans sa recherche d'efficacité du fret ferroviaire, le canton de Berne entend se concentrer sur les installations de chargement performantes, dans la mesure où cela se traduit par une amélioration globale de l'offre pour les entreprises et où la répartition modale ne s'en trouve pas significativement pénalisée.
- L'accès au réseau de fret ferroviaire doit être assuré au départ et à la destination pour les trains complets ou les groupes de wagons via des installations de chargement.
- Le canton de Berne possède un nombre adéquat de voies de raccordement qui desservent les zones industrielles et commerciales générant un important trafic.
- Pour déterminer l'emplacement des installations de débord, il est tenu compte des branches prédominantes et de leurs contraintes en matière d'implantation, d'infrastructure et d'équipement.
- Dans les zones fortement urbanisées, le canton de Berne dispose de plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) pour assurer l'approvisionnement en marchandises et l'élimination des déchets. Ces plateformes assurent également l'interface avec les concepts de distribution de la logistique urbaine.
- Les grands chantiers sont desservis par le rail si cela s'avère techniquement réalisable et économiquement supportable.
- Les installations de chargement du fret ferroviaire sont parfaitement raccordées aux autres modes de transport (route, eau, transport souterrain de marchandises). Les accès routiers présentent une capacité et un degré d'aménagement (praticabilité) suffisants et sont coordonnés avec le réseau routier local.

#### Standards de desserte spatiale pour les installations de chargement

Critère	Installations de transbordement dédiées au TC	Débords	Voies de raccordement
Zone de desserte (distance effective à partir de l'installation de chargement, isolignes)	Installations de transbordement régionales : 30 km Installations de transbordement cantonales : 50 km	Régionale, locale : 15 km	Locale
Couverture cantonale/régionale	Au moins une installation de transbordement dédiée au TC dans le canton	Au moins 1 débord par région	Zones industrielles et commerciales à fort potentiel de demande
Couverture des entreprises générant un important trafic de marchandises (industrie, commerce, logistique)		Sites situés dans un rayon de 10 km	Idéalement, desserte directe par voies de raccordement
Couverture des zones logistiques prioritaires, des sites d'extraction et des installations de traitement des déchets		Sites situés dans un rayon de 10 km	Idéalement, desserte directe par voies de raccordement

## Gares de marchandises

### Gares de réception

Les gares de réception sont des installations d'exploitation ferroviaire destinées à la desserte locale des installations de chargement afférentes telles que voies de raccordement, débords et ITTC. Les trains sont préparés en provenance ou à destination des gares de triage ou des gares de formation. Les grandes gares de réception traitent en règle générale plus de 10 paires de trains par semaine et assument des fonctions de formation pour les installations de chargement afférentes.

### Gares de formation

Les gares de formation sont des installations régionales de traitement des trains en provenance ou à destination des gares de triage pour le transfert vers d'autres gares de réception ou pour la desserte des installations de chargement afférentes.

## Installations de chargement

### Débords

Les débords sont des installations publiques de chargement, formées de voies et de places de transbordement où les chargeurs peuvent transborder eux-mêmes et indépendamment leurs marchandises. Ils font partie de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 62, al. 1 LCdF et sont soumis à l'obligation d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau.

### Installations de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC)

Les installations de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) sont des dispositifs stationnaires qui servent au transbordement de réceptacles de transport entre rail, route et Rhin. Le transbordement est vertical ou horizontal. Les réceptacles de transport transbordés sur les ITTC sont des conteneurs, des semi-remorques, des caisses mobiles ou des véhicules marchandises entiers lourds. Les ITTC ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 62, al. 1 LCdF. Elles ne sont pas soumises à l'obligation de donner accès au réseau. En règle générale, leurs propriétaires et leurs exploitants sont des entités privées. Pour les ITTC subventionnées par la Confédération, l'accès non discriminatoire aux dites installations est octroyé par voie de décision (art. 6 OTM).

### Installations de chargement et gares de marchandises à prévoir dans le canton de Berne

Le choix des installations de chargement et gares de marchandises à prévoir se fonde sur la [conception](#) relative au transport ferroviaire de marchandises de la Confédération. Les écarts par rapport à la conception fédérale et les demandes d'ajout au répertoire des installations sont justifiés dans les explications relatives à la présente fiche de mesures.

N°	Commune	Nom VM = voie métrique Sinon, voie normale	Catégorie	État de la coordination
1	Aarberg	Aarberg	Grande gare de réception	Données de base
2	Arch	Arch	Gare de réception	Données de base
3	Bern	Bern Weyermannshaus	Gare de formation	Données de base
			Débord	Données de base
			ITTC suprarégionale	Coordination réglée <sup>1)</sup>
4	Bern	Niederbottigen	Grande gare de réception	Données de base
5	Biel/Bienne	Biel/Bienne Rangierbahnhof	Gare de formation	Données de base
			Débord	Données de base
6	Biel/Bienne	Biel Mett	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base <sup>2)</sup>
7	Brenzikofen	Brenzikofen	Gare de réception	Données de base
8	Burgdorf	Burgdorf	Grande gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
9	Frutigen	Frutigen	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base

10	Grossaffoltern	Suberg-Grossaffoltern	Gare de réception	Données de base
11	Hasle bei Burgdorf	Hasle-Rüegsau	Gare de réception	Données de base
12	Heimberg	Heimberg	Gare de réception	Données de base
13	Herzogenbuchsee	Herzogenbuchsee	Gare de réception	Données de base
14	Huttwil	Huttwil	Gare de réception	Données de base
15	Ins	Ins	Gare de réception	Données de base
16	Interlaken	Interlaken Ost	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
17	Interlaken	Interlaken West	Gare de réception	Données de base
18	Kallnach	Kallnach	Gare de réception	Données de base
19	Köniz	Thörishaus Station	Gare de réception	Données de base
20	Konolfingen	Konolfingen	Gare de réception	Données de base
21	La Ferrière	La Ferrière (VM)	Gare de réception	Données de base
22	Langenthal	Langenthal	Gare de réception	Données de base
23	Langenthal	Langenthal Gaswerk (VM)	Gare de réception	Données de base
24	Langenthal	Langenthal Güterbahnhof	Gare de formation	Données de base
			Débord	Données de base
25	Langenthal	Langenthal Industrie Hard (VM)	Gare de réception	Données de base
26	Langenthal	Langenthal Industrie Nord (VM)	Gare de réception	Données de base
27	Lauperswil	Emmenmatt	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
28	Leissigen	Leissigbad	Gare de réception	Données de base
29	Leuzigen	Leuzigen	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
30	Lützelflüh	Grünenmatt	Gare de réception	Données de base
31	Lützelflüh	Ramsei	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
32	Lyss	Busswil	Gare de réception	Données de base
33	Lyss	Lyss	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
34	Münchenbuchsee	Zollikofen	Gare de réception	Données de base
35	Müntschemier	Müntschemier	Gare de réception	Données de base
36	Muri bei Bern	Gümligen	Gare de réception	Données de base
37	Niederbipp	Niederbipp	Gare de réception	Données de base
38	Niederbipp	Niederbipp (VM)	Gare de réception	Données de base
39	Oberbipp	Oberbipp Industrie (VM)	Gare de réception	Données de base
40	Oberburg	Oberburg	Gare de réception	Données de base
41	Ostermundigen	Ostermundigen	Grande gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
42	Péry-La Heutte	Reuchenette-Péry	Grande gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
43	Roggwil	Roggwil-Wynau	Gare de réception	Données de base
44	Rubigen	Rubigen	Gare de réception	Données de base
45	Rüdtligen-Alchenflüh	Kirchberg-Alchenflüh	Gare de réception	Données de base
46	Spiez	Hondrich Süd	Gare de réception	Données de base
47	Spiez	Lattigen bei Spiez	Gare de réception	Données de base
48	Spiez	Spiez	Gare de réception	Données de base
49	Steffisburg	Steffisburg	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base
50	Studen	Studen	Gare de réception	Données de base
51	Sumiswald	Sumiswald-Grünen	Gare de réception	Données de base
52	Tavannes	Tavannes	Gare de réception	Coordination réglée <sup>1)</sup>
			Débord	Coordination réglée <sup>1)</sup>

53	Tavannes	Tavannes (VM)	Gare de réception	Coordination réglée <sup>1)</sup>
			Débord	Coordination réglée <sup>1)</sup>
54	Tramelan	Les Reussilles (VM)	Gare de réception	Données de base
			Débord	Données de base <sup>2)</sup>
55	Tramelan	Tramelan (VM)	Gare de réception	Données de base
56	Thoune	Gwatt	Gare de réception	Données de base
			Débord	Coordination réglée <sup>1)</sup>
57	Thoune	Thun Güterbahnhof	Gare de formation	Données de base
			Débord	Données de base
58	Urtenen-Schönbühl	Schönbühl	Gare de réception	Données de base
59	Uttigen	Uttigen	Gare de réception	Données de base
60	Wichtrach	Wichtrach	Gare de réception	Données de base
61	Wiler bei Utzenstorf	Wiler	Gare de réception	Données de base
62	Wimmis	Eifeld	Gare de réception	Données de base
63	Zweisimmen	Zweisimmen	Gare de réception	Données de base
			Débord	Coordination en cours

<sup>1)</sup> La Confédération est invitée à inscrire l'installation dans sa conception relative au transport ferroviaire de marchandises.

<sup>2)</sup> La suppression du débord est envisageable à moyen ou long terme.

## Voies de raccordement

Les voies de raccordement désignent des voies et leurs installations qui desservent un bâtiment ou un terrain et servent exclusivement au transport de marchandises. Elles ne font toutefois partie ni de l'infrastructure au sens de l'article 62 LCdF ni des chemins de fer. Les voies de raccordement peuvent aussi comprendre, en plus de simples voies de desserte d'un terrain, des voies privées de réception et de formation, qui assument la fonction d'une gare de réception. Ces installations peuvent être de grandes dimensions.

## Voies de raccordement dans les zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

Les voies de raccordement mentionnées ci-après sont toutes situées dans une zone prioritaire pour des utilisations à des fins logistiques (fiche de mesure B\_03) et il s'agira d'en tenir compte lors de la pesée des intérêts, le cas échéant. De plus, selon la fiche B\_03, les voies de raccordement ferroviaires existantes doivent si possible être utilisées.

N° <sup>1</sup>	Site	État de la coordination
1	Bern, Niederbottigen	Données de base
2	Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos	Données de base
3	Thun, Gwatt	Données de base Données de base
	- Périmètre nord - Périmètre sud	
4	Lyss, Schachen	Données de base
5	Roggwil, Brunnmatt / Gsteigmatte	Données de base
6	Utzenstorf, Landshut	Données de base
7	Niederbipp, Ängi / Rotboden	Données de base
8	Münchenbuchsee, Zollikofen Nord	Données de base
10	Thunstetten, Bühl	Données de base
11	Aarberg, Leimere	Données de base

<sup>1</sup> La numérotation reprend celle de la fiche de mesure B\_03. Il n'y a pas de voie de raccordement sur le site Pieterlen, Bäumlisacker.