



Plan directeur du canton de Berne

# Adaptations apportées au plan directeur en 2022: contenus relatifs aux transports

Classification      Non classifié

## Table des matières

Refonte globale du plan directeur en matière de transports (stratégie et mesures B)	
– Commentaire	
Stratégie B – Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation	
B_01	Déterminer la qualité de la desserte par les transports publics
B_02	Projets générant une importante fréquentation: harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement
B_03	Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques
B_04	Fixer les priorités bernoises concernant le trafic ferroviaire aux plans national et international
B_05	Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux et locaux
B_06	Développer le réseau de routes nationales
B_07	Développer le réseau de routes cantonales
B_08	Gestion du trafic
B_09	Itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal
B_10	Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises
B_11	Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels

**E:** fiches faisant l'objet d'explications distinctes

## Refonte globale du plan directeur en matière de transports (stratégie et mesures B) Commentaires

### 1. État des lieux

La dernière mise à jour complète du plan directeur cantonal en matière de transports et de mobilité a eu lieu en 2014, dans le cadre de sa refonte globale. Depuis cette date, des adaptations ponctuelles ont été apportées au volet stratégique et aux mesures dans le cadre du controlling biennal des objectifs de prestations. Début 2020, avec l'évolution des conditions-cadres, les services cantonaux des transports ont identifié un important besoin d'ajustement du chapitre consacré à cette thématique.

Le plan sectoriel des transports est l'instrument de coordination stratégique pour la route, le rail, la navigation aérienne et fluviale ainsi que le transport souterrain de marchandises au niveau national. La version actuelle de la partie Programme du plan sectoriel des transports date de 2006. Elle a été systématiquement remaniée ces deux dernières années. La nouvelle partie Programme, intitulée « Mobilité et territoire 2050 » a été adoptée par le Conseil fédéral le 20 octobre 2021. La Confédération y définit les objectifs et les principes de la planification des infrastructures et des systèmes de transport (nationaux). La partie « Mobilité et territoire 2050 » fixe ainsi les modalités du développement à long terme du système global de transport suisse, pleinement coordonné avec le développement territorial. Les contenus du plan sectoriel des transports constituent pour les autorités fédérales, cantonales, régionales et communales un cadre contraignant pour les dossiers de transport et les messages relatifs aux programmes de la Confédération, les projets d'agglomération ainsi que les plans directeurs cantonaux et les plans d'affectation communaux.

La stratégie de mobilité globale (SMG) du canton de Berne, qui date de 2008, a été mise à jour parallèlement aux adaptations apportées au plan directeur en 2022, pour tenir compte des nouvelles conditions-cadres à tous les échelons de l'État et du nouveau contexte de mobilité, dans un esprit d'évolution plutôt que de révolution. Depuis la première publication de la SMG, la notion de mobilité, l'offre de transports et les comportements en matière de transports dans le canton de Berne ont changé à de nombreux égards. L'électromobilité, totalement absente de la SMG de 2008, est en plein essor. Le partage de véhicules ou autopartage ne cesse de gagner du terrain et des concepts tels que la « Mobilité comme service » (*Mobility as a service* ou MaaS) ont désormais pignon sur rue.

Les instruments de planification ont eux aussi évolué. En complément du plan sectoriel fédéral des transports (partie Programme) susmentionné, la gamme des instruments de planification cantonaux a été étouffée et optimisée pour les transports publics (arrêté sur l'offre, crédit-cadre d'investissement CCI) ainsi que pour le trafic routier (plan du réseau routier, CCI routier, plans sectoriels pour le trafic cycliste et pour le réseau des itinéraires de randonnée pédestre). Au niveau régional, les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) sont aujourd'hui solidement établies. Enfin, le 26 septembre 2021, l'électorat bernois s'est clairement prononcé en faveur de l'article sur la protection du climat. À travers ce nouvel article constitutionnel, le canton de Berne se fixe pour objectif d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 et se donne ainsi un mandat clair pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre, y compris dans le domaine de la mobilité.

La stratégie B du plan directeur cantonal repose sur les deux instruments fondamentaux que sont le plan sectoriel des transports, partie Programme, et la stratégie de mobilité globale. Il est par conséquent nécessaire de réexaminer ce chapitre du plan directeur et les mesures qui en découlent pour les ajuster aux nouvelles conditions-cadres. Un groupe de travail dirigé par l'OTP/OACOT, auquel participent l'OPC et l'OEE, a identifié sur cette base les adaptations nécessaires au niveau de la stratégie et des mesures relevant des transports et de la mobilité (chapitre B), en déléguant au besoin les remaniements aux services spécialisés en charge des thématiques concernées. Un groupe de pilotage stratégique, composé des chefs des offices concernés, a accompagné la réflexion et défini les principaux axes de la révision :

- Remanier le fond en tenant compte de l'actualisation de la stratégie cantonale de mobilité globale

- Réduire les contenus à l'essentiel, éviter les redondances et vérifier la pertinence du plan directeur
- Différencier tâches stratégiques et tâches opérationnelles, autrement dit, mandats légaux et planifications/projets concrets
- Améliorer et systématiser la coordination et l'harmonisation avec les instruments fédéraux
- De manière générale, mieux mettre en évidence les recouplements entre les thématiques et les instruments
- Offrir une vision claire : compléter les descriptions et commentaires des différents projets

## **2. Stratégie, chapitre B**

Le modèle visé donne lieu à des objectifs principaux de nature thématique, spatiale et organisationnelle pour le développement territorial du canton de Berne. Les objectifs principaux du plan directeur cantonal sont mis en œuvre dans les stratégies au niveau thématique. La stratégie B « Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation » concrétise notamment l'orientation stratégique de la politique des transports ayant des répercussions sur l'organisation du territoire. Elle met en évidence la nécessité d'agir et fixe les objectifs contraignants pour les autorités en tenant compte des enjeux en matière de coordination du développement des transports et du tissu bâti – et des différents moyens de transport.

La politique bernoise des transports à incidence territoriale a été restructurée dans le cadre des présentes adaptations apportées au plan directeur et entièrement remaniée conformément aux orientations stratégiques susmentionnées. Le chapitre s'articule désormais autour de quatre axes : la mobilité globale concertée (B1), la nécessité de coordonner le développement des transports et de l'urbanisation (B2), le développement conforme à leur nature des réseaux de transport (B3) et l'élaboration/application concertée des instruments de planification requis (B4).

### **2.1 Chapitre B1 « Mobilité globale »**

Les transports et le milieu bâti doivent être développés et coordonnés dans le respect du développement durable. Le canton de Berne dispose d'un réseau de communications étoffé garantissant la desserte de son territoire et les liaisons nécessaires avec les cantons voisins. Dans le domaine des transports et de l'urbanisation, il poursuit une politique de développement territorial qui vise à préserver les ressources naturelles à long terme, à réduire les effets néfastes sur l'être humain et l'environnement, à satisfaire les besoins fondamentaux de la société et de l'économie en matière de mobilité, ainsi qu'à augmenter la rentabilité et la vérité des coûts des transports. Le système global de transport doit être sûr et limiter au maximum les nuisances sonores et atmosphériques. À cette fin, le chapitre B1 « Mobilité globale », notamment, propose une analyse et une synthèse des thèmes du climat, de l'environnement et de l'énergie du point de vue du réseau global de transport. Il expose en outre la stratégie de mobilité globale actualisée du canton de Berne en déclinant les principaux objectifs pertinents en matière d'aménagement du territoire.

### **2.2 Chapitre B2 « Coordination des transports et de l'urbanisation »**

Le développement du milieu bâti doit se concentrer sur des sites centraux et bien desservis. L'urbanisation est conçue de manière à générer aussi peu de trajets que possible, à promouvoir un trafic rationnel et à assurer la prédominance des transports publics et de la mobilité douce dans la répartition modale. L'implantation de pôles d'habitation et d'activités doit prioritairement être encouragée en des emplacements centraux et bien équipés, de même qu'en des endroits où une desserte par les transports publics peut être garantie à moindre coût. Le système global de transport doit offrir un bon accès aux agglomérations, aux centres et aux pôles de développement économique. L'implantation des projets générant une importante fréquentation doit être confinée aux périphéries bien desservies par les réseaux de transports publics et de mobilité douce. Les objectifs correspondants ont force obligatoire pour les autorités et sont formulés au chapitre B2 « Coordination des transports et de l'urbanisation », qui régit désormais

aussi la gestion des installations générant un important trafic de marchandises. Certains objectifs contraignants pour les autorités en matière de coordination entre transports et développement urbain figuraient jusqu'à présent dans le chapitre A du plan directeur, intitulé « Utiliser le sol avec mesure et concentrer l'urbanisation ». Pour éviter des redondances et faciliter la recherche de dispositions thématiques connexes, ces objectifs ont été déplacés dans le chapitre B2.

### **2.3 Chapitre B3 « Réseaux de transport »**

Le bon fonctionnement du système global de transport dépend en grande partie de la mise en place et de la coordination des différents réseaux de communications (route, rail, voies piétonnes et cyclables). Seule leur planification concertée permet de promouvoir le bon moyen de transport au bon endroit. La promotion des transports publics ainsi que des déplacements à pied et à vélo va se poursuivre, en particulier aux endroits densément peuplés, là où il est possible d'atteindre un maximum d'effets en termes d'accessibilité, de réduction des coûts et de protection de l'environnement. Le réseau routier doit rester sûr et performant, la priorité étant donnée à son amélioration et à son maintien plutôt qu'à son extension. Il faut éviter le développement simultané des infrastructures et de l'offre de plusieurs moyens de transport dans la mesure où cela entraîne des redondances. L'optimisation des chaînes de mobilité est essentielle. S'agissant du trafic d'agglomération, du trafic lié aux loisirs et du transport de marchandises, il convient de privilégier les solutions limitant les nuisances. Une desserte de base appropriée doit être garantie dans l'espace rural. Le chapitre B3 « Réseaux de transport » s'intéresse à la structure des différents systèmes de transport ainsi qu'à la coordination des développements du réseau. À cet effet, les dispositions du plan directeur déjà applicables ont été restructurées, synthétisées et actualisées au regard de la stratégie de mobilité globale remaniée.

### **2.4 Chapitre B4 « Instruments de planification »**

La coordination organisationnelle du développement des transports et de l'urbanisation est expliquée dans le nouveau chapitre B4 intitulé « Instruments de planification ». La politique des transports et de la mobilité est une tâche conjointe de la Confédération, des cantons, des régions et des communes, qui disposent pour la mener à bien de nombreux instruments de planification : stratégies, conceptions, plans directeurs, plans sectoriels et plans d'affectation, sans oublier les instruments de financement correspondants. Les interactions entre les instruments de planification aux différents niveaux sont d'autant plus complexes que les acteurs impliqués doivent tenir compte des planifications en vigueur et des bases existantes à tous les échelons. La clarification des rôles, des tâches et des contenus dans ce chapitre doit ainsi contribuer à coordonner encore mieux les activités des différentes parties prenantes à l'avenir ainsi qu'à combler les lacunes de planification qui subsistent. Les mécanismes, les enjeux et les objectifs sont structurés dans des sous-chapitres spécifiques aux quatre niveaux de planification : Confédération, canton, région et communes.

## **3. Fiches de mesure**

Les objectifs stratégiques permettent de définir, dans les fiches de mesure, les actions concrètes à entreprendre pour initier de manière optimale l'évolution visée. Le tableau ci-après liste les principales modifications apportées aux fiches de mesure du secteur des transports ainsi que les nouvelles fiches de mesure issues de la révision de la stratégie.

B_01 Déterminer la qualité de la desserte par les transports publics <i>Ancienne fiche B_10</i>	Aucune adaptation	
B_02 Projets générant une importante fréquentation : harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement <i>Ancienne fiche B_01</i>	Adaptation et actualisation par l'organe spécialisé PIF (nouveau régime de circulation)	E

B_03 Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques	Nouvelle fiche de mesure (mandat de mise en œuvre de la STML)	E
B_04 Fixer les priorités bernoises concernant le trafic ferroviaire aux plans national et international <i>Ancienne fiche B_03</i>	Mise à jour	
B_05 Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux et locaux <i>Ancienne fiche B_04</i>	Adaptations majeures (au niveau de la stratégie, nouveau titre et colonne supplémentaire « Description »)	E
B_06 Développer le réseau de routes nationales <i>Ancienne fiche B_06 Achever le réseau de routes nationales</i>	Fusionnée avec l'ancienne FM B_13 « Étendre le réseau de routes nationales (élimination de goulets d'étranglement et exploitation) »	
B_07 Développer le réseau de routes cantonales <i>Ancienne fiche B_07 « Actualiser le plan du réseau routier »</i>	Remplace l'ancienne fiche de mesure « Actualiser le plan du réseau routier » et contient les principaux projets du plan du réseau routier ainsi que des programmes d'agglomération	
B_08 Gestion du trafic <i>Ancienne fiche B_11</i>	Étoffée et harmonisée avec les projets d'agglomération	
B_09 Itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal <i>Ancienne fiche B_12</i>	Étoffée et à compléter en temps voulu par les itinéraires cyclables prioritaires	
B_10 Installations de chargement et gares de marchandises	Nouvelle fiche de mesure (mandat de mise en œuvre de la STML)	E
B_11 Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels <i>Ancienne fiche B_15</i>	Aucune adaptation	

E : cette mesure a donné lieu à la rédaction de commentaires séparés.

Les fiches de mesure suivantes ont été radiées :

B_02 Mesures des projets d'agglomération "transports et urbanisation"	Supprimées pour éviter des redondances (transfert des projets non encore mis en œuvre dans des fiches de mesure sectorielles)
B_08 Mettre en œuvre les prescriptions relatives à la protection contre le bruit du trafic routier	Supprimée (car déclarée tâche permanente par la Confédération)
B_09 Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation	Supprimée (déplacement dans le volet stratégique)
B_13 Étendre le réseau de routes nationales (élimination de goulets d'étranglement et exploitation)	Fusionnée avec l'ancienne FM B_06 « Achever le réseau de routes nationales »
B_14 Élaborer une stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique	Remplacée par différentes mesures issues des mandats de mise en œuvre de la STML (nouvelles FM B_03 et B_10)

### **3.1 Restructuration des fiches de mesure relatives au transport routier (anciennes FM B\_06, B\_07 et B\_13)**

À la suite de diverses modifications des conditions-cadres en matière de planification routière, il y a eu adaptation des stratégies relatives au trafic routier, mais aussi restructuration, harmonisation et regroupement des fiches de mesure correspondantes. Les fiches de mesure B\_06, B\_07 et B\_13, en particulier, ont été entièrement remaniées.

Les fiches de mesure B\_06 « Achever le réseau de routes nationales » et B\_13 « Étendre le réseau de routes nationales (élimination de goulets d'étranglement et exploitation) » sont regroupées à des fins de rationalisation (dans la nouvelle FM B\_06). Le canton veille à l'achèvement du réseau décidé en 1960. Il lui appartient de combler la lacune du réseau à Biel/Bienne. Le projet général de contournement autoroutier ouest de Bienne avait été approuvé par le Conseil fédéral en 2014. Dans le cadre de la mise à l'enquête publique du projet d'exécution, qui s'est déroulée du 18 avril au 23 mai 2017, 635 oppositions ont été formulées. Face à la fronde régionale contre le projet, la délégation des autorités a décidé début 2019 de mettre en place un groupe de dialogue composé de partisans et d'opposants afin de trouver des solutions à la controverse autour du tronçon ouest. À l'automne 2020, le groupe de dialogue a présenté son rapport final et, fin décembre 2020, la délégation des autorités pour l'A5 a décidé de suivre ces recommandations. À la demande du canton de Berne, le DETEC a alors annulé la procédure d'approbation des plans du contournement ouest de Bienne par l'A5. Une nouvelle organisation faîtière de projet, baptisée « Espace Biel/Bienne.Nidau », a été créée début 2021 pour repenser le projet sur la base des préconisations du rapport final du groupe de dialogue.

Les contenus à actualiser et les contenus restants de la fiche de mesure B\_06 visant à compléter le réseau Biel/Bienne sont conservés, les autres étant supprimés. Les contenus existants de la fiche de mesure B\_13 qui portent sur les aménagements du réseau sont mis à jour en fonction de l'avancement des projets individuels et transposés dans la nouvelle fiche B\_06 ; les projets ayant force de loi sont retirés du plan directeur. La nouvelle fiche de mesure fusionnée est rebaptisée « Développer le réseau de routes nationales ». Il s'agit en premier lieu de promouvoir activement les intérêts cantonaux vis-à-vis de la Confédération quant à l'amélioration du réseau de routes nationales.

La fiche de mesure B\_07 « Actualiser le plan du réseau routier » est remplacée par de nouveaux contenus touchant au développement du réseau de routes cantonales pour tenir compte de la refonte globale du plan du réseau routier intervenue en 2021. L'instrument est bien établi et sa mise à jour a été reconnue tâche permanente. La nouvelle fiche de mesure expose les principaux projets de routes cantonales pertinents pour le plan directeur et en assure la coordination territoriale. Elle tient notamment compte des projets stratégiques de l'ACE 1009/2021 prévus par les CRTU/PA ainsi que par le PRR 2022-2037.

Les anciennes fiches de mesure B\_11 (désormais B\_08) et B\_12 (désormais B\_09) respectivement consacrées à la gestion du trafic et aux itinéraires cyclables sont étoffées, concrétisées et harmonisées avec les projets d'agglomération en tant qu'éléments centraux de la planification cantonale des transports. En ce qui concerne le trafic cycliste, des itinéraires cyclables prioritaires cantonaux seront en outre définis après l'achèvement des études de faisabilité en cours ; le plan sectoriel pour le trafic cycliste s'est imposé et son actualisation est devenue une tâche permanente. Au niveau fédéral, une loi sur les voies cyclables a été élaborée et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Elle a des répercussions directes sur les projets cantonaux. La loi cantonale sur les routes est elle aussi en cours de révision, et le VTT y aura dorénavant sa place. Ces modifications et nouveautés auront un impact sur la fiche de mesure et seront donc prises en compte lors du prochain remaniement.

### **3.2 Radiation de l'ancienne fiche de mesure B\_02 « Mesures des projets d'agglomération "transports et urbanisation" »**

Conformément aux directives fédérales relatives aux projets d'agglomération (art. 19 de l'ordonnance concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération OPTA), certaines mesures des projets d'agglomération doivent être consignées dans le plan directeur cantonal : « s'il s'agit d'une mesure A d'infrastructure de transport qui relève du plan directeur ou d'une mesure d'urbanisation étroitement liée à une telle mesure, la mesure A doit être inscrite dans le plan directeur avec la mention « coordination réglée » et cette inscription doit être approuvée par la Confédération au plus tard au moment de la conclusion de l'accord sur les prestations ». Cette disposition concrétise la condition prévue à l'article 17c, let. b LUMin, selon laquelle les mesures prévues doivent respecter les plans directeurs cantonaux.

Cette exigence était jusqu'à présent mise en œuvre dans la fiche de mesure B\_02 du plan directeur cantonal. Or, la plupart des mesures des projets d'agglomération qui relèvent du plan directeur étaient déjà contenues dans les fiches de mesure sectorielles correspondantes et faisaient donc double emploi. Cette redondance a été corrigée en supprimant la fiche de mesure B\_02. Certains projets dont il n'était pour l'heure fait mention que dans la fiche B\_02 sont quant à eux transférés dans une autre fiche de mesure.

Les nouveaux projets issus des programmes d'agglomération (PA) de 4<sup>e</sup> génération doivent dès à présent être définis dans le cadre du controlling 2022. La Confédération ne prendra toutefois aucune décision définitive concernant les mesures relevant du plan directeur tant qu'elle ne disposera pas des rapports d'examen des PA de 4<sup>e</sup> génération (probablement au 2<sup>d</sup> semestre 2022), trop tard donc pour le suivi 2022 du plan directeur. C'est la raison pour laquelle les mesures portant sur les agglomérations n'ont pour l'instant été examinées que du point de vue cantonal quant à leur pertinence pour le plan directeur et figurent également dans les fiches de mesure actuelles.

### **3.3 Radiation de l'ancienne fiche de mesure B\_08 « Mettre en œuvre les prescriptions relatives à la protection contre le bruit du trafic routier »**

Toutes les mesures d'assainissement n'ont pas pu être menées à bien avant l'expiration du délai d'assainissement du bruit routier, fixé au 31 mars 2018. Le premier train de mesures est cependant très avancé (plus de 90%) et devrait être achevé d'ici à 2023. Un assainissement complémentaire est déjà requis sur certains tronçons. Un examen de la situation en matière de bruit s'imposera sur l'ensemble du réseau des routes cantonales (en raison notamment de l'augmentation du trafic et de l'évolution du cadre technique et opérationnel applicable aux mesures de protection acoustique). Il pourrait en résulter des assainissements complémentaires. La convention-programme actuelle a dans cette optique été prolongée jusqu'au 31 décembre 2024. Il y aura par la suite au moins deux autres périodes de convention-programme avec octroi de subventions fédérales pour la protection contre le bruit du trafic routier.

Le Conseil fédéral a approuvé le 1<sup>er</sup> juillet 2021 une nouvelle modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), qui confère à l'assainissement du bruit du trafic routier le statut de tâche légale permanente. La fiche de mesure B\_08 n'a donc plus lieu d'être. Les principes pertinents sont transférés dans le volet stratégique.

### **3.4 Radiation de l'ancienne fiche de mesure B\_09 « Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation »**

Le mandat d'élaboration de conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) est régi par la loi cantonale sur les constructions (LC). L'instrument des CRTU est bien établi et ne cesse d'être perfectionné. Afin d'alléger le plan directeur cantonal, les points stratégiquement importants sont transférés dans la stratégie B et la fiche de mesure B\_09 disparaît.

Les points suivants ont été déplacés par analogie dans le volet stratégique :

- Objectif : les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) servent à l'harmonisation des deux domaines en question au niveau régional, à moyen et à long terme. Elles sous-tendent par ailleurs la coordination à l'échelle cantonale.
- Mesure : le canton édicte des consignes de forme (calendrier d'élaboration) et de fond pour les CRTU, leur remaniement et la procédure (art. 98a, al. 3LC). Les conférences régionales et les régions d'aménagement actualisent les CRTU à un rythme quadriennal. Les CRTU constituent une base essentielle à la coordination de ces thématiques au niveau cantonal : le canton apprécie le potentiel d'approbation des CRTU. Il opère une sélection parmi les projets proposés et définit les priorités dans un rapport de synthèse. Une adaptation des instruments cantonaux d'aménagement, de planification et de financement dans les domaines des transports et de l'urbanisation (p. ex. plan directeur cantonal, plan du réseau routier, plan sectoriel pour le trafic cycliste, schéma d'offre pour les TP) intervient sur la base du rapport de synthèse des CRTU.

**B****Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation****Contexte**

Les interdépendances entre les transports et le milieu bâti sont nombreuses. Il importe donc, dans un souci d'efficacité, de coordonner les stratégies en la matière. La politique des transports et de l'urbanisation est une tâche conjointe de la Confédération, du canton, des régions et des communes. La politique bernoise des transports se fonde sur les prescriptions fédérales, sur la stratégie cantonale de mobilité globale ainsi que sur les dispositions du plan directeur cantonal relatives à la coordination des transports et de l'urbanisation.

La politique des transports à incidence territoriale menée par le canton de Berne s'articule autour de quatre axes stratégiques : la mobilité globale concertée (B1), la nécessité de coordonner le développement des transports et de l'urbanisation (B2), le développement conforme à leur nature des réseaux de transport (B3) et l'élaboration/application concertée des instruments de planification requis (B4).

**B1****Mobilité globale****Adéquation des moyens de transport**

Disposer d'un réseau de transports performant et respectueux de l'environnement constitue un atout majeur. Il n'est toutefois possible de proposer une offre de transport attractive et bon marché que si les moyens de transport sont utilisés là où leurs avantages sont mis en valeur. La volonté de promouvoir « le bon moyen de transport au bon endroit » se trouve au cœur de la démarche de planification et de coordination de la mobilité globale dans le canton de Berne.

**B1.1****Mettre en œuvre une stratégie en 4 points****Etat des lieux**

La stratégie de mobilité globale 2022 (SMG 2022) définit le cadre général des instruments de planification cantonaux. Il s'agit d'une base stratégique pour la future politique bernoise de mobilité. La SMG définit des objectifs pour l'aménagement futur du système de transport cantonal, propose des stratégies ainsi que des orientations de mise en œuvre et les concrétise sous la forme de champs d'action. La SMG s'appuie sur les conditions-cadres fixées par la Confédération, mais exploite la marge de manœuvre cantonale en élaborant des lignes directrices pour les planifications régionales et communales. Le plan directeur crée les conditions requises pour que la SMG soit appliquée en tenant compte des contraintes territoriales.

Il est prévu de vérifier tous les quatre ans, par le biais d'un monitoring, le niveau de transposition de la stratégie de mobilité globale. Un controlling est par ailleurs réalisé pour évaluer les effets obtenus.

**Enjeux**

Le canton de Berne base sa stratégie de mobilité globale sur la vision suivante : « Le canton de Berne poursuit une politique de mobilité axée sur trois dimensions de développement durable. Toutes les communes bénéficient d'une desserte directe et de qualité. Un système global de transport efficace, sûr et financable participe à l'épanouissement de la société et au développement économique. L'interconnectivité numérique, l'utilisation combinée de différents moyens de transport et le partage de véhicules améliorent l'efficacité du système de transport. En 2050, le trafic est climatiquement neutre, limite au maximum la pollution de l'air et les nuisances sonores, réduit autant que possible

## Une stratégie en quatre points pour un système de mobilité durable

son impact sur la biodiversité et sollicite aussi peu de surfaces que possible. »

Pour concrétiser sa vision d'un système de mobilité durable, le canton de Berne met en œuvre une stratégie qui s'articule autour de quatre points : éviter – transférer – gérer harmonieusement – mettre en réseau le trafic.

- Éviter : l'augmentation du volume de trafic cause de nombreux problèmes, notamment une baisse de la sécurité, une surcharge des infrastructures de transport et des effets négatifs sur l'environnement et la population. Le trafic doit donc être évité autant que possible en concentrant les projets d'urbanisation sur des sites limitant les trajets et en harmonisant les transports et le développement du territoire.
- Transférer : le trafic doit être transféré autant que possible vers des modes de transport économisant l'espace et respectueux de l'environnement afin de réduire les surcharges dans les zones urbaines ainsi que l'impact environnemental. De plus, le trafic doit être réparti durant la journée pour éviter les heures de pointe.
- Gérer harmonieusement : le trafic doit autant que possible être géré de manière à respecter les zones bâties et l'environnement, notamment en réaménageant l'espace routier des agglomérations et en rendant les infrastructures de transport respectueuses de l'environnement. La politique de mobilité doit également être viable financièrement pour le canton.
- Mettre en réseau : tant l'interconnectivité numérique des moyens de transports et des infrastructures de transport que l'interconnectivité physique au moyen d'itinéraires multimodaux attractifs doivent être améliorées en vue d'optimiser le système de mobilité. L'interconnectivité numérique est le moteur de l'interconnectivité physique. Elle permet de fournir des offres plus conviviales et accessibles et ainsi de créer de nouvelles options de mobilité. Elle a également une fonction transversale, car elle participe à mettre en œuvre les axes directeurs des trois autres stratégies partielles (ETG) et à rendre la mobilité plus durable.

### Objectifs

La SMG 2022 définit des objectifs partiels et des orientations en matière de mobilité globale. La stratégie en quatre points et les objectifs de la SMG 2022 listés ci-après sont particulièrement pertinents pour l'organisation du territoire ; une fois inscrits dans le plan directeur cantonal, ils deviennent contraignants pour les autorités du canton et des niveaux en aval (conférences régionales ou régions et communes d'aménagement) ainsi que pour la coordination avec les cantons voisins et la Confédération. Voici une sélection des objectifs partiels définis dans la SMG 2022. D'autres orientations et objectifs partiels sont énoncés dans les sous-chapitres qui suivent.

- |            |  |
|------------|--|
| <b>B01</b> | Pour atteindre son objectif supérieur, à savoir disposer d'un système de mobilité durable, le canton de Berne applique une stratégie en quatre points à tous ses projets et planifications : éviter – transférer – gérer harmonieusement – mettre en réseau le trafic. |
| <b>B02</b> | Le canton de Berne est facilement accessible pour la population et les entreprises grâce à ses bons raccordements aux réseaux de transports nationaux et internationaux.   |
| <b>B03</b> | Toutes les régions et communes bénéficient d'une desserte de base.   |
| <b>B04</b> | Les infrastructures existantes sont utilisées de manière optimale tout en évitant les surcapacités.  |
| <b>B05</b> | Garantir des trajets sans obstacle (accès aux constructions et installations, communication, véhicules) et mettre en œuvre les prescriptions de la loi sur l'égalité pour les handicapés.  |

## **Intégrer les aspects climatiques, environnementaux et énergétiques à la mobilité**

### **B1.2**

#### **État des lieux**

La mobilité représente près d'un tiers de la consommation totale d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. Le canton de Berne a non seulement inscrit dans sa Constitution la démarche de neutralité climatique à l'horizon 2050, mais aussi fait de la mobilité un objectif sectoriel à part entière de sa stratégie énergétique. Pour atteindre ces deux objectifs de sa politique énergétique et climatique, le canton de Berne doit par exemple veiller à ce que le développement urbanistique et territorial se fasse de la manière la plus concentrée possible, dans une optique d'évitement et de transfert du trafic. Pour le trafic résiduel, il lui faut par ailleurs se tourner, lorsque cela est possible, vers des motorisations alternatives sans carburants fossiles pour les véhicules. En dehors des politiques de l'énergie, des transports et de l'aménagement du territoire, l'influence du canton se ressent surtout dans les efforts d'adaptation au changement climatique. Il convient enfin de rappeler que les transports ne sont pas les seuls à avoir un impact défavorable sur le climat. Les changements climatiques affectent eux aussi considérablement la mobilité et le territoire. Ainsi, les phénomènes naturels et météorologiques extrêmes liés au climat entraîneront p. ex. un accroissement des coûts d'entretien et de construction des infrastructures de transport (dégradation de l'asphalte, déformation des voies, instabilité, etc.) Par ailleurs, la hausse des températures et l'augmentation du nombre de jours de canicule pourraient renforcer le trafic de loisirs vers les montagnes, les lacs et les cours d'eau.

#### **Enjeux**

##### **Réduire la part du TIM en développant la mobilité douce et les TP**

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut limiter l'augmentation globale du trafic et accroître la part des transports publics et des déplacements à pied et à vélo dans la répartition modale. Or, des incitations inopportunies au moment de la construction de nouveaux bâtiments à usage résidentiel, professionnel ou autre conduisent à une utilisation accrue de la voiture et, en fonction de la motorisation, à une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>. La loi impose en effet d'aménager davantage de places de stationnement que nécessaire du point de vue du trafic global. C'est pourquoi il convient de repenser et d'adapter l'obligation actuelle de créer des places de parc, en particulier pour les sites bien desservis par les transports publics. Parallèlement, il faut prévoir des espaces supplémentaires pour les piétons et les cyclistes dans l'aménagement du territoire.

##### **Promouvoir les motorisations alternatives et les infrastructures ad hoc pour le TIM restant**

Atteindre la neutralité climatique des transports et concrétiser les objectifs énergétiques cantonaux impliquent une migration du trafic individuel motorisé (TIM) vers des véhicules à motorisation alternative. Le nombre croissant de véhicules à motorisation alternative, qui contribuera à réduire la pollution atmosphérique et sonore, impose la mise en place d'infrastructures de ravitaillement et de recharge adéquates. Dans la limite de ses moyens, le canton soutient cette démarche tant au niveau de l'aménagement du territoire que de la politique énergétique.

##### **Décarbonisation des TP**

Le passage à des motorisations sans carburants fossiles figure également à l'ordre du jour dans les transports publics : les bus circulant dans le canton fonctionnent encore majoritairement aux carburants fossiles. Cette transition doit être encouragée en priorité sur les lignes, où la population pourrait en tirer le plus grand bénéfice (réduction des émissions et du bruit routier). Promouvoir les bus sans carburants fossiles dans les TP nécessite de développer les infrastructures de recharge et de ravitaillement correspondantes ainsi que, le cas échéant, les dépôts et les garages.

##### **Adapter les infrastructures**

L'impact et l'adaptation au changement climatique varient en fonction de la topographie.

de transport au changement climatique

Partout, la multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes a tendance à provoquer une augmentation notable du débit des cours d'eau, ce qui se traduit par des inondations plus fréquentes et un ruissellement de surface plus important. Les infrastructures de transport, notamment les ponts et les passages, doivent être ajustées en conséquence. Dans les Alpes et les Préalpes, mais aussi dans l'Emmental et le Jura, il faut en outre adapter les infrastructures aux processus de charriage de grande ampleur tels que les laves torrentielles, les glissements de terrain et les chutes de pierres. Dans les zones bâties, en particulier urbaines, il faut absolument veiller à aménager les espaces routiers en mettant en œuvre des mesures de réduction de la chaleur et en augmentant la capacité des installations d'évacuation des eaux de chaussée, mais aussi des canalisations communales. L'amélioration de la résilience climatique des transports et notamment des infrastructures de transport – à savoir la résistance aux conséquences du changement climatique – est un défi majeur.

Minimiser l'emprise au sol et les autres effets néfastes des infrastructures de transport sur l'environnement

Les infrastructures de transport (construction, exploitation et entretien) consomment du terrain et portent atteinte aux fonctions écologiques du sol. Pour éviter l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires, il convient de donner la priorité aux moyens de transport économies en surface. Avant d'envisager d'en construire de nouvelles, il faut par ailleurs optimiser l'exploitation des infrastructures existantes, toujours dans l'optique de minimiser la consommation de terrain. En parallèle, les infrastructures de transport doivent être soigneusement intégrées dans le paysage et l'effet de césure à grande et petite échelle doit être aussi limité que possible.

### Objectifs

- B06** La résilience climatique des transports et, en particulier, des infrastructures de transport est améliorée en analysant de près les effets du changement climatique sur les transports ainsi qu'en élaborant et en mettant en œuvre des mesures d'aménagement du territoire et des infrastructures.
- B07** L'efficacité énergétique des transports augmente nettement et les transports terrestres sont neutres pour le climat. Le trafic individuel motorisé est réduit et géré de la manière la plus écologique possible, en tenant compte de la problématique d'économie d'espace.
- B08** Les infrastructures de transport sont limitées au strict nécessaire en matière d'utilisation du sol et sont bien intégrées dans les paysages ouverts ainsi que les zones bâties. L'effet de césure est réduit au minimum et les barrières sont supprimées dès que l'occasion se présente. Les intérêts environnementaux affectés par les aménagements d'infrastructures sont identifiés et pris en compte à un stade précoce de la planification.
- B09** Les espaces routiers sont aménagés en multipliant les pratiques respectueuses de l'environnement et du climat (matériaux et végétaux).
- B10** Les nuisances sonores et atmosphériques causées par le trafic ainsi que les nuisances dues aux rayonnements non ionisants (comme la lumière) sont réduites au minimum.

## B2

### Coordination des transports et de l'urbanisation

État des lieux

La coordination des transports et de l'urbanisation est une tradition dans le canton de Berne : dans le cadre de son programme de pôles de développement économique (PDE), le canton de Berne poursuit depuis 1989 une politique de promotion de zones destinées aux services et aux autres activités en des emplacements centraux et bien desservis. En conciliant transports, urbanisation et protection de l'air (« système de pondération des trajets »), il a créé en 2001 les conditions permettant d'exploiter au

mieux la marge de manœuvre disponible pour implanter des projets générant une importante fréquentation sur des sites stratégiques à l'échelle cantonale, tout en tenant compte de leurs sensibilités et de leurs capacités. Afin de concentrer le développement du milieu bâti dans des endroits bien desservis par les transports publics, le canton a adopté, en 2006, des règles de classement en zone à bâtir qui imposent une desserte par les transports publics. Au niveau régional, les stratégies de mobilité, les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et les projets d'agglomération constituent pour les autorités des supports contraignants qui contribuent à harmoniser le développement des transports et du tissu bâti et qui sont régulièrement mises à jour. Ces documents sous-tendent la palette d'instruments cantonaux et communaux de planification et d'aménagement dans les domaines concernés.

## B2.1

### Orienter le développement urbain vers des sites bien desservis par les transports publics

#### Enjeux

Permettre des trajets courts

La planification de l'urbanisation influe fortement sur l'équipement des ménages en moyens de transport privés ainsi qu'en abonnements de transports publics et, partant, sur le trafic. Plus la zone d'habitation est reliée aux produits de première nécessité, aux installations de loisirs, aux écoles, aux lieux de travail et aux espaces de rencontre et de détente par des trajets courts et attractifs, moins cet environnement générera potentiellement de trafic.

Garantir la qualité de la desserte

La majeure partie de la population du canton de Berne bénéficie d'une desserte de qualité par les transports tant publics que privés, atout qui doit subsister à l'avenir. Les moyens limités à disposition pourront être investis de manière optimale si le développement du tissu bâti se concentre en priorité sur des secteurs bien desservis par les transports publics ou qu'il est possible de desservir efficacement. Cela permet à la fois de préserver l'environnement et de protéger les paysages.

Améliorer de manière ciblée la qualité de la desserte en TP

Un développement spatial durable présuppose, en plus de la promotion des déplacements à pied et à vélo, une desserte suffisante, par les transports publics, des zones résidentielles, des pôles d'emplois et des installations destinées au public. L'approche centrale en matière de coordination des transports et de l'urbanisation vise donc à axer le développement du tissu bâti sur des sites bien desservis par les TP. Les projets d'aménagement tels que les classements en zone à bâtir ou les changements d'affectation nécessitent par conséquent une qualité de desserte suffisante par les TP.

Proposer des offres à la demande en complément de l'offre classique de TP

Il convient d'examiner des formes de desserte alternatives, en particulier dans les zones faiblement peuplées où la demande de base en transports publics est trop faible ou dispersée et où la zone de desserte ne peut pas être couverte de manière adéquate par des systèmes de lignes classiques et des arrêts fixes. Les offres de TP traditionnelles ont alors tout intérêt à être complétées par des offres à la demande innovantes. Il est important de proposer des passerelles aussi attractives que possible entre ces deux dispositifs.

#### Objectifs

- B11** L'urbanisation s'oriente en priorité sur les infrastructures destinées aux transports publics déjà existantes.
- B12** La qualité de la desserte de certaines zones est appréciée sur la base de critères quantitatifs (catégories d'arrêts et niveaux de qualité de la desserte par les TP) et fixée dans le plan directeur.  
➔ Mesure B\_01, Déterminer la qualité de la desserte par les transports publics

- B13** Les mesures de développement de l'urbanisation vers l'intérieur et d'extension ciblée du milieu bâti sont harmonisées avec les infrastructures de transport existantes ou prévues, qui contribuent à leur tour au développement de l'urbanisation vers l'intérieur. Cette coordination raccourcit les trajets à l'intérieur du tissu urbain et instaure les conditions requises pour valoriser les centres. Les impératifs à prendre en compte sont notamment l'accessibilité, la qualité de la desserte par les transports publics, les capacités des infrastructures de transport actuelles ainsi que la perméabilité des zones de mobilité douce.
- B14** Les investissements dans de nouvelles infrastructures de transport sont réalisés dans une perspective globale et coordonnée avec les objectifs de l'urbanisation. Infrastructures et offre de transport sont prioritairement étoffées là où l'urbanisation progresse le plus. Les pôles d'urbanisation à forte croissance bénéficient d'une très bonne desserte en transports publics, en pistes cyclables et en chemins piétonniers.
- B15** Le développement des transports et du tissu bâti est concentré sur les centres urbains ainsi que sur les communes relevant de la catégorie « ceintures des agglomérations et axes de développement ». Dans les espaces urbains à forte densité de population, la priorité est donnée aux moyens de transport à faible emprise au sol. La part modale des transports publics et de la mobilité douce y est élevée. Dans les autres espaces, le canton veille à l'entretien des infrastructures et garantit une bonne desserte de base pour le TIM et les déplacements à pied ou à vélo, ainsi qu'une desserte en TP adaptée à la demande et au potentiel.

## B2.2

### Implanter les projets générant une importante fréquentation (PIF) sur des sites bien desservis

#### Enjeux

Piloter l'implantation des projets générant une importante fréquentation

Dans la mise en œuvre des objectifs d'organisation du territoire, il est primordial d'implanter les projets générant une importante fréquentation (PIF) à proximité de pôles d'urbanisation et de les raccorder efficacement aux transports publics. L'emplacement des PIF est donc défini dans le cadre de l'aménagement du territoire. Les critères applicables sont énoncés dans le plan directeur cantonal. La coordination avec les impératifs de la protection de l'environnement (en premier lieu la protection contre le bruit et la protection de l'air) et les exigences en matière de capacité des transports est assurée dans les plans directeurs et d'affectation compte tenu de considérations propres à la région concernée.

#### Objectifs

- B16** Les projets générant une importante fréquentation (PIF) sont de préférence implantés sur des sites bien desservis. Les emplacements destinés à des PIF cantonaux sont indiqués dans le plan directeur, tandis que ceux retenus pour des PIF régionaux figurent dans les CRTU. Ces derniers se trouvent en règle générale dans les centres urbains des agglomérations définis par le projet de territoire ou dans des centres des niveaux 1 à 3.
- ➔ Mesure B\_02, Projets générant une importante fréquentation : harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement

## B2.3

### Implanter les projets générant un important trafic de marchandises sur des sites bien desservis

#### Enjeux

Piloter l'implantation des projets générant un

À l'instar des projets générant une importante fréquentation, les projets générant un important trafic de marchandises doivent être implantés sur des sites appropriés. Dans le

important trafic de marchandises

cadre de sa stratégie sur le transport de marchandises et la logistique (STML), le canton de Berne montre comment assurer un approvisionnement en marchandises durable et efficace pour la population ainsi que l'économie et comment identifier les espaces logistiques nécessaires compte tenu des différents besoins liés à l'aménagement du territoire, à l'écologie et au transport. En matière de logistique, la STML définit l'objectif suivant : « Une logistique efficace représente un atout de taille dans le choix du lieu d'implantation, pour les entreprises comme les ménages. Le canton de Berne veille au maintien, mais aussi au développement cioè a une logistique de qualité comme atout local. » La ligne directrice « Réservation des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises » est prévue à cet effet dans la STML. Les principes et exigences applicables à la planification des projets générant un important trafic de marchandises sont définis dans le plan directeur cantonal.

### Objectifs

- |            |   |
|------------|---|
| <b>B17</b> | Afin de privilégier le développement des centres logistiques dans des zones bien adaptées et desservies, le canton de Berne prévoit dans son plan directeur des « emplacements favorables » ainsi que des sites plus vastes propices à une affectation logistique, qualifiés de « zones prioritaires ».<br>➔ <i>Mesure B_03, Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques</i> |
| <b>B18</b> | Les utilisations générant un important trafic de marchandises ont un impact majeur sur les transports, le territoire et l'environnement. C'est pourquoi le canton de Berne définit dans son plan directeur les principes de planification et les exigences applicables aux projets générant un important trafic de marchandises. Ces règles sont élaborées en coordination avec des instruments communaux, régionaux et cantonaux.              |

## B3

### Systèmes de transport

Etat des lieux

Les systèmes de transport du canton de Berne répondent à des besoins extrêmement variés des usagers : ils fournissent le réseau destiné au transport de personnes et de marchandises et couvrent en outre les besoins du trafic quotidien et de loisirs. À cela s'ajoute la coordination des différents moyens de transport sur la route et le rail.

Le canton et les communes veillent à ce que les transports soient sûrs, économiques, faiblement énergivores et respectueux de l'environnement (art. 34 Cst. du canton de Berne) :

- Ils encouragent les transports publics et l'adoption de moyens de transport respectueux de l'environnement.
- Les besoins du trafic non motorisé sont pris en considération lors de l'aménagement des infrastructures routières.
- Dans l'exercice des tâches qui leur incombent, le canton et les communes tiennent compte des effets sur l'évolution du trafic.

L'augmentation du trafic doit être maîtrisée par une stratégie globale des transports tenant compte des différentes exigences inhérentes aux modes et moyens de transport. Le trafic de loisirs est en pleine expansion. Bien moins régulier que le trafic de travail, il se répartit sur l'ensemble du territoire et pose des défis croissants au système de transport. Le développement et l'optimisation du système de transport doivent donc tenir compte de tous les impératifs.

**B3.1****Définir une stratégie de réseau et d'offre de transports publics****État des lieux**

L'offre et la structure du réseau des transports publics dépendent de la demande, du potentiel et des ressources disponibles. La loi sur les transports publics ainsi que l'ordonnance sur l'offre de transports publics définissent, pour le trafic voyageurs, les taux d'occupation et de couverture des coûts nécessaires à la commande d'une offre de TP. Le canton de Berne est responsable de l'offre de TP aux niveaux local et régional ainsi que du développement des infrastructures des transports publics locaux. Le financement des transports publics régionaux est assuré conjointement par la Confédération et les cantons. Le raccordement du canton au réseau ferroviaire national et international relève de la compétence des chemins de fer et de la Confédération.

**Enjeux**

Le développement du système de transport doit être planifié en tenant compte du potentiel de développement du tissu bâti. De ce point de vue, les transports publics constituent la colonne vertébrale du futur développement urbain.

**Faire des transports publics la colonne vertébrale du développement urbain****Tenir compte des besoins de mobilité des différents types d'espaces**

Le système de mobilité du canton de Berne est confronté à des défis qui varient en fonction du type d'espace de développement. Ainsi, la performance et la qualité de la desserte des transports publics doivent être augmentées autour des agglomérations notamment, afin que les déplacements vers et entre les agglomérations mais aussi la mobilité intra-agglomération s'effectuent principalement par ce biais. Dans les centres régionaux et leurs zones de desserte ainsi que dans les secteurs à moyenne densité d'urbanisation, les transports publics et les transports individuels couvrent ensemble les besoins, raison pour laquelle il convient de viser une complémentarité optimale. Dans les zones faiblement peuplées, comme les régions de collines et de montagne, les transports publics garantissent la mobilité de base. Dans ces régions, la desserte minimale en TP contribue à une certaine intégration sociale et économique. Les régions touristiques constituent un cas particulier, car elles se situent généralement en zone rurale, mais présentent une forte demande de transport de loisirs en fonction de la saison, du jour et des conditions météorologiques. La planification à l'échelle du territoire garantit une mobilité adaptée aux besoins entre les différents types d'espaces.

**Développer les infrastructures en fonction de la demande**

La qualité de l'offre des transports publics ferroviaires est en grande partie déterminée par les infrastructures. Les adapter demande en général des investissements élevés et des délais de planification et de réalisation relativement longs. À cet égard, l'offre de TP doit être étoffée de manière prospective en étant coordonnée suffisamment tôt avec le développement du tissu urbain. Les infrastructures doivent être développées en fonction de la demande. Avant d'en construire de nouvelles, il convient de réfléchir à des mesures visant à mieux exploiter les capacités actuelles.

**Objectifs**

- B19** En leur qualité de colonne vertébrale du développement urbain, les transports publics sont encouragés et étoffés. La définition de la stratégie de réseau et d'offre des transports publics tient compte des besoins variés de mobilité inhérents aux différents types d'espace.
- B20** Le canton veille à ce que les infrastructures soient développées en fonction de la demande, en réfléchissant à des mesures visant à mieux exploiter les capacités actuelles avant d'en construire de nouvelles.

**B3.2****Assurer le raccordement au trafic ferroviaire national et international****État des lieux**

Le canton de Berne pérennise et optimise ses atouts en termes de localisation, en veillant notamment à raccorder au mieux ses centres au réseau de transport ferroviaire national et international. Sa situation centrale à la croisée d'un nœud important des axes nationaux Ouest-Est et Nord-Sud lui assure un excellent tremplin pour s'intégrer au réseau ferroviaire national et international. Le canton fait valoir ses intérêts vis-à-vis de l'Office fédéral des transports (OFT), en charge du trafic ferroviaire national et international.

**Enjeux**

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), la marge d'action des cantons se limite à exercer une influence dans le cadre des programmes de développement nationaux. Le canton formule et motive ses propositions en matière d'offre auprès de la Confédération et s'emploie, en collaboration avec les régions de planification Ouest et Suisse du Nord-Ouest de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), à faire valider les mesures nécessaires au développement de ses infrastructures.

**Participer à l'élaboration de l'infrastructure ferroviaire nationale**

Le raccordement de la Suisse et du canton de Berne au réseau ferroviaire continental à grande vitesse est une priorité majeure. D'entente avec les cantons voisins et les régions de planification de la CTP, le canton de Berne fait valoir ses intérêts à cet égard au niveau fédéral. Les liaisons internationales à destination de l'Italie, de l'Allemagne et de la France notamment sont importantes pour le site économique et touristique de Berne.

**Raccorder le canton au réseau européen à grande vitesse**

Les liaisons ferroviaires nocturnes représentent une solution attractive, confortable et respectueuse du climat pour effectuer de longs trajets en Europe. Une desserte du canton de Berne par des trains de nuit favoriserait les déplacements à l'étranger et renforcerait le positionnement du canton en tant que destination touristique. Actuellement, il n'existe plus aucune offre ferroviaire nocturne dans le canton.

**Promouvoir les trains de nuit**

Le rail n'est pas le seul mode de transport pour les liaisons internationales, l'autocar y figure lui aussi en bonne place. Dans l'espace européen, ces lignes de bus longues distances sont libéralisées et les demandes approuvées par la Confédération si les conditions-cadres formelles et techniques sont respectées. Dans le canton de Berne, les services d'autocars s'entendent comme une offre complémentaire au trafic ferroviaire et aérien sur les trajets grandes lignes mal desservis par les transports publics. La planification des arrêts doit impérativement intégrer des liaisons au réseau de TP urbain ou régional. Les stations de bus et les gares routières relèvent de la compétence des communes concernées.

**Définir une offre d'autocars complémentaire aux transports publics**

- B21** Le canton veille à être raccordé au mieux au réseau ferroviaire national. Il accorde une attention particulière aux aspects suivants :
- cadence semi-heure dans le réseau urbain et cadence au quart d'heure sur les tronçons les plus fréquentés ;
  - coordination optimale avec le RER bernois et le reste du trafic régional ;
  - liaisons directes avec les aéroports internationaux ainsi qu'avec les destinations du trafic de loisirs et de tourisme.

- B22** Le canton veille à être raccordé au mieux au réseau ferroviaire international. En matière de trafic international à grande vitesse, il s'intéresse tout particulièrement aux liaisons suivantes, existantes et nouvelles :

- liaisons de jour pour des temps de parcours de 4 à 8 heures ;
  - liaisons de nuit desservant l'Oberland bernois et la capitale.
- ➔ *Mesure B\_04, Fixer les priorités bernoises concernant le trafic ferroviaire aux plans national et international*

**B23** Le canton de Berne est favorable aux lignes de bus longues distances, qu'il considère comme une offre complémentaire au trafic ferroviaire et aérien sur les tronçons du trafic grandes lignes mal desservis par les transports publics. La planification des arrêts doit impérativement intégrer des liaisons au réseau de TP urbain ou régional. Les lignes de bus longues distances ne traversent pas les centres urbains, mais passent en bordure d'agglomération et, de préférence, à proximité d'une jonction autoroutière.

### B3.3

## Développer les transports publics locaux et régionaux

### Enjeux

Améliorer la desserte de base et l'accès au trafic grandes lignes

Positionner les transports publics comme un service de mobilité attractif presuppose d'exploiter le trafic régional de manière à répondre aux exigences de qualité et aux besoins de la clientèle. Cela implique une garantie constante de la qualité avec un haut niveau de fiabilité, de sécurité et d'accessibilité ainsi que de bons raccordements aux différentes liaisons. L'augmentation continue de la demande induit une forte pression à la réalisation d'améliorations ciblées sur différentes lignes de transport régional. Les multiples lignes régionales, trains express régionaux et lignes de bus du canton de Berne jouent un rôle majeur dans la desserte de base et l'accessibilité du réseau national grandes lignes.

Développer le RER bernois

L'offre du RER bernois continue à être étendue. Dans le Grand Berne, le RER assure la desserte de masse de manière performante et possède de nombreux points de correspondance avec les lignes de tram et de bus de la desserte capillaire. L'offre de RER accélérés pour les villes, les centres urbains des agglomérations et les centres régionaux vise à renforcer la coordination avec le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. La mise en œuvre des projets d'amélioration des infrastructures décidés dans le cadre des étapes d'aménagement actuelles et futures dans le nœud de Berne est une condition préalable à la poursuite de ce développement.

Améliorer la distribution fine en interconnectant le trafic local

Il faut optimiser la qualité d'exploitation du trafic local. Dans les agglomérations, l'offre et les capacités de la desserte capillaire sont étoffées. Les bus sont remplacés par des trams sur les lignes très fréquentées, avec à la clé un accroissement en termes de capacités et d'attrait. Cela permet d'éviter des cadences très rapprochées (<5'), avec un effet positif sur le trafic global. Le raccordement des lignes de tram et de bus au trafic ferroviaire régional et grandes lignes est optimisé dans les gares qui s'y prêtent. Les infrastructures ad hoc doivent être conçues dans une logique de connexion physique optimale. Une gestion efficace du trafic, donnant notamment la priorité aux bus sur la route, doit enfin permettre de réduire la durée des trajets des transports publics routiers et de garantir les correspondances. Le canton réfléchit par ailleurs de plus en plus sérieusement à la création de lignes diamétrales tout en étudiant les liaisons tangentialles existantes ainsi que les possibilités de nouvelles lignes.

Développer les infrastructures en cas de saturation

Des problèmes de saturation se dessinent dans les grandes et moyennes agglomérations. Le surcroît de trafic attendu est tel, dans l'agglomération bernoise notamment, que les infrastructures de transports publics ne parviendront bientôt plus à l'absorber. L'extension des infrastructures se heurte à des limites de nature écologique, économique et spatiale. Pour relever ces défis aux niveaux régional et local, le canton établit des priorités claires pour l'aménagement des infrastructures. En collaboration avec ses partenaires, il

veille à ce que les ressources financières et les infrastructures nécessaires puissent être mises à disposition dans le respect de l'environnement, du trafic global et du tissu bâti.

### Objectifs

- B24** Le canton veille à optimiser le réseau ferroviaire existant et œuvre au développement ciblé du rail et du bus dans le trafic régional, en fonction de la demande et du potentiel. Pour les déplacements vers et entre les agglomérations ainsi que pour la mobilité intra-agglomération, la priorité est donnée aux transports publics. Une attention particulière est en outre accordée aux aspects suivants :
- amélioration générale de la qualité : accessibilité, sécurité, fiabilité, rapidité des liaisons, qualité des correspondances ;
  - développement des lignes diamétrales ;
  - cadence au  $\frac{1}{4}$  d'heure sur le réseau central ;
  - garantie d'une offre attractive et adaptée à la demande sur l'ensemble du territoire cantonal.
- B25** L'offre du réseau express régional bernois continue à être étoffée selon les priorités établies, en renforçant la concertation avec le développement territorial. Les trains du RER accéléré desservent les villes, les centres urbains des agglomérations et les centres. Le RER 2040 repose sur les principes d'offre suivants :
- cadence semi-horaire sur les liaisons rapides entre centres cantonaux (lignes express régionales RE avec 2 arrêts intermédiaires au maximum) ;
  - cadence semi-horaire avec arrêt à toutes les stations (RER) ;
  - cadence semi-horaire sur le RER bernois accéléré (cadence au  $\frac{1}{4}$  d'heure pour les villes, les centres urbains des agglomérations et les centres) ;
  - arrêt d'agglomération du train accéléré par tronçon ;
  - liaisons directes dans le nœud de Berne ;
  - correspondances grandes lignes à la gare terminale et/ou au nœud de Berne ;
  - cadences au  $\frac{1}{4}$  d'heure sur le réseau à voie métrique du RER bernois.
- B26** Le canton veille à optimiser le trafic local actuel de manière ciblée, en fonction de la demande et du potentiel. Il accorde une attention particulière aux aspects suivants :
- étude des liaisons tangentialles existantes et des possibilités de nouvelles lignes ;
  - adaptation des horaires de bus afin de garantir de bonnes correspondances avec le RER ;
  - octroi de la priorité aux bus sur la route ;
  - prise en considération accrue des lignes diamétrales ;
  - si nécessaire, remplacement des bus par des trams sur les lignes de bus très fréquentées afin d'accroître les capacités et de réduire les cadences.
- B27** Les besoins en surface à court et à long terme liés aux infrastructures de transports publics locaux et régionaux sont publiés dans le plan directeur et coordonnés suffisamment tôt avec les autres intérêts ayant des effets sur l'organisation du territoire. Le canton s'emploie à obtenir de la Confédération un (co)financement des infrastructures de transports publics prioritaires.
- ➔ *Mesure B\_05, Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux et locaux*

### B3.4

#### Développer le réseau routier de manière durable, en tenant compte des besoins et des objectifs climatiques

##### Etat des lieux

La loi sur les routes classe les routes publiques en fonction de leur statut de propriété : routes privées, routes communales, routes cantonales et routes nationales. La desserte

intra-localité par des routes privées et communales est du ressort des communes. Le trafic intercommunal s'opère sur les routes nationales, les routes cantonales et les routes communales importantes, qui forment à elles trois le réseau de base. Le développement du réseau de base est donc déterminé par plusieurs propriétaires qui se coordonnent entre eux.

### **Enjeux**

Organiser le trafic routier de manière durable

Les routes remplissent des fonctions extrêmement variées. Elles constituent un espace de circulation et de séjour pour les usagers privés et publics de tous types. Les catégories de parties prenantes et d'usagers sont aussi diverses que leurs besoins, dont il convient de tenir compte pour définir et adapter le réseau. Le réseau routier doit être développé de manière durable et en tenant compte des objectifs climatiques.

Coordonner la gestion des limites de capacité

Dans les centres et les agglomérations en particulier, certains tronçons du réseau de base se rapprochent de plus en plus de leurs limites de capacité. Le trafic soutenu nuit à la sécurité et à l'attractivité des déplacements à pied et à vélo dans les zones bâties. La croissance du TIM et du transport de marchandises va également à l'encontre des objectifs climatiques. Il faut donc mener une réflexion approfondie au cas par cas pour déterminer si et dans quelle mesure des extensions de capacité sont judicieuses. Le développement du réseau de base doit en tout état de cause se faire de manière coordonnée par rapport à l'ensemble du réseau, en prenant soin de garantir des interfaces fonctionnelles entre les axes nationaux, les axes cantonaux et les routes communales importantes.

### **Objectifs**

- B28** Le réseau de base est adapté à la structure actuelle du tissu bâti et au futur développement urbain.
- B29** L'aménagement des routes cantonales et des routes communales importantes est axé sur le principe de la coexistence de tous les moyens de transport routiers.
- B30** En agglomération, le trafic de transit est géré de manière à ce qu'il nuise le moins possible à la qualité de l'habitat et des espaces de détente dans les centres urbains. L'accent est mis sur les mesures visant à fluidifier et à canaliser le trafic. La sécurité des personnes se déplaçant à pied et à vélo est garantie.

## **B3.5**

### **Développer le réseau de routes nationales et optimiser les interfaces**

Etat des lieux

D'une importance majeure pour le raccordement du canton au réseau routier national et international, les routes nationales constituent en même temps la colonne vertébrale de la desserte à l'échelle cantonale. Dans les agglomérations, elles contribuent sensiblement à désengorger le réseau routier en aval.

### **Enjeux**

Achever le réseau de routes nationales et le développer

En partenariat avec la Confédération (tâche conjointe), le canton de Berne est chargé de combler la lacune du réseau de routes nationales à Biel/Bienne. Il promeut activement ses intérêts vis-à-vis de la Confédération quant au développement du réseau de routes d'importance nationale.

Élimination des goulets d'étranglement et extensions

La Confédération s'efforce avant tout d'assurer la meilleure fluidité et sécurité possible du trafic sur les routes nationales. Ce double objectif détermine largement le niveau de capacité et les modalités d'exploitation des routes nationales. Le canton se doit de faire valoir ses intérêts de manière pertinente auprès de la Confédération. Il veille à ce que le

développement urbain ne soit pas freiné par un manque de capacités sur les routes nationales ou par une coordination insuffisante des mesures de gestion du trafic entre les propriétaires de routes.

#### Préserver la fonctionnalité des routes nationales et optimiser les interfaces

Le développement urbain dans les agglomérations requiert une excellente desserte en transports publics et des infrastructures cyclables de qualité, mais aussi un réseau de routes nationales performant. Or, les routes nationales arrivent de plus en plus souvent aux limites de leurs capacités, en particulier dans les grands centres urbains. Les transitions entre les routes nationales et le reste du réseau routier sont particulièrement sujettes aux surcharges. Le maintien de leur fonctionnalité revêt donc une grande importance : il convient notamment de coordonner la gestion du trafic entre les routes nationales et le réseau en aval ou encore de prendre localement des mesures ciblées en matière de capacités.

#### Objectifs

- B31** Le canton continue à chercher activement des solutions pour combler à long terme la lacune du réseau à Biel/Bienne.
- B32** Le canton de Berne fait valoir ses intérêts auprès de la Confédération pour le développement des routes nationales.
  - **Mesure B\_06, Développer le réseau de routes nationales**
- B32a** Le canton s'emploie à ce que les opportunités de développement urbain et d'extension des infrastructures cyclables soient pleinement exploitées.
  - **Mesure B\_06, Développer le réseau de routes nationales**
- B33** Le canton préserve la fonctionnalité des routes nationales, en particulier dans les agglomérations, et prévient le trafic d'évitement sur le reste du réseau.
- B34** Les interfaces avec les routes nationales sont intégrées de manière optimale dans la gestion du trafic.

### B3.6

#### Optimiser et développer les infrastructures routières cantonales et communales

##### État des lieux

Le canton de Berne dispose d'un réseau routier performant et sûr. Pour l'étoffer, il applique le principe de la planification axée sur l'offre. Il s'assure, en collaboration avec les communes, que les lacunes en matière de sécurité sont identifiées et corrigées. Il réagit aux problèmes de saturation en prenant des mesures de gestion et de canalisation du trafic dans l'espace routier disponible et contribue ainsi à fluidifier les flux de circulation ainsi qu'à optimiser l'utilisation des capacités existantes. Il n'envisage des extensions de capacités que ponctuellement, une fois toutes ces mesures mises en œuvre.

##### Enjeux

### Gestion du trafic

Avant toute construction ou extension de route, il convient d'exploiter pleinement les possibilités de maintien des infrastructures existantes et d'optimisation de leur utilisation. Les mesures les plus prometteuses, à cet égard, sont celles qui relèvent de la gestion du trafic dans les agglomérations du canton et, le cas échéant, dans les autres parties du territoire. La gestion du trafic garantit la fluidité de celui-ci. Installer des éléments de ralentissement ou mettre en place une régulation des accès sont deux exemples de solutions visant à fluidifier le trafic. La gestion du trafic a pour but de prévenir le trafic d'évitement sur le réseau routier en aval afin de protéger les quartiers d'habitation avoisinants. Ces diverses mesures permettent d'assurer la stabilité de l'horaire des transports publics et, ainsi, de garantir les correspondances. Tous les projets de gestion du trafic tiennent compte des besoins des piétons et des cyclistes.

Développer les infrastructures cyclables

Pour mieux exploiter l'énorme potentiel du trafic cycliste, la pratique du vélo doit être rendue plus agréable et plus sûre. Dans les agglomérations à forte densité de population en particulier, le recours accru au vélo peut être un moyen de désengorger le TIM et les TP. En collaboration avec les régions et les communes, il faut pour cela réaliser davantage d'itinéraires cyclables prioritaires rapides et pratiques pour le trafic cycliste quotidien et combler les lacunes du réseau. L'extension visée des infrastructures cyclables repose sur le plan sectoriel pour le trafic cycliste.

Garantir la protection contre le bruit

Le canton protège sa population contre le bruit routier excessif en mettant en œuvre le mandat légal d'assainissement. Dans ses projets d'assainissement, il définit les mesures de protection acoustique qui permettent de respecter les valeurs limites d'immission. Des conflits d'objectifs peuvent survenir entre les exigences de l'aménagement du territoire (développement de l'urbanisation vers l'intérieur) et la protection de la santé imposée par la loi sur la protection de l'environnement. Dans les secteurs exposés au bruit, un bâtiment à usage sensible au bruit ne peut être construit ou modifié que si les valeurs limites d'immission peuvent être observées, fenêtres ouvertes, au moins pour les locaux à usage sensible au bruit, en disposant ces locaux sur le côté du bâtiment opposé au bruit ou bien en prenant des mesures de construction ou d'aménagement adaptées au sens de l'article 31 OPB. Les mesures permettant d'agir à la source gagnent en importance. Les revêtements silencieux, les mesures de fluidification du trafic, les limitations de vitesse et la promotion de véhicules peu bruyants dans les TP en sont autant d'exemples.

Coordonner les projets d'infrastructures à un niveau supérieur

Les grands projets d'infrastructures sont évalués dans le cadre d'une réflexion globale sur le trafic. Les planifications sont concertées avec la Confédération et les cantons voisins. Incrire dans le plan directeur cantonal des assainissements du réseau routier, de nouvelles voies de contournement ou encore des projets de gestion du trafic à grande échelle contribue à la coordination précoce à un niveau supérieur des intérêts ayant des effets sur l'organisation du territoire.

### Objectifs

- B35** Les grands projets d'infrastructures de transport sont coordonnés au niveau supérieur et inscrits dans le plan directeur cantonal.  
➔ *Mesure B\_07, Développer le réseau de routes cantonales*
- B36** Avant de construire des capacités routières supplémentaires, le canton exploite pleinement le potentiel des infrastructures existantes par le biais de mesures de gestion du trafic concertées au niveau régional et entre les différents moyens de transport.  
➔ *Mesure B\_08, Gestion du trafic*
- B37** Le canton de Berne partage la « vision zéro » d'une Suisse sans victimes de la route. L'utilisation efficace des instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI) par le canton et les communes permet d'identifier les lacunes en matière de sécurité et d'y remédier.
- B38** En concertation avec les communes, le canton de Berne étoffe son réseau destiné au trafic cycliste quotidien et de loisirs.  
➔ *Mesure B\_09, Itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal*
- B39** Le canton de Berne s'attache à assurer la protection contre le bruit le long des routes cantonales en se concentrant sur des mesures à la source, comme la pose de revêtements silencieux.

### B3.7

#### Encourager la multimodalité

##### État des lieux

Points de correspondance attractifs, les interfaces de transport favorisent les trajets multimodaux en permettant de passer simplement et efficacement d'un moyen de transport à un autre et participent ainsi au développement concentré de l'urbanisation (habitat, travail, achats, loisirs, restauration, etc.). Ces interfaces ont pour vocation de faciliter la combinaison de plusieurs moyens de transport, mais aussi du trafic grandes lignes ainsi que des transports régionaux et locaux. Les offres de mobilité telles que le partage de voitures et de vélos, les dispositifs de mobilité personnelle (*Personal Mobility Devices* ou PMD, en anglais), les systèmes de transport à la demande ainsi que le covoiturage font également partie de la palette de services potentielle de ces interfaces ; elles incitent à la multimodalité. Les interfaces de transport classiques comprennent les pôles de correspondance entre TP et train, bus et/ou tram, ainsi que les installations P+R ou B+R.

## Optimiser le trafic grâce à la mobilité combinée

### Promouvoir interfaces de transport attractives

#### Enjeux

Améliorer les interfaces de transport peut permettre de mieux gérer le trafic en maîtrisant son volume. Mettre en place des liaisons attractives entre les différents moyens de transport contribue à réduire les problèmes de circulation en favorisant le passage de moyens de transport à forte emprise au sol à des moyens de transport à faibles émissions et économies en surface, au plus près du point de départ du trajet.

Le canton de Berne encourage dans les zones rurales les correspondances revêtant la forme de petites installations P+R ou B+R décentralisées, situées au plus près de l'origine du trafic. Il entend ainsi encourager un transfert précoce vers les TP et désengorger le réseau routier – en particulier les accès au centre des agglomérations. Les axes routiers des métropoles et des espaces urbains doivent être délestés grâce à des interfaces de transport attractives. Pour y parvenir, il est essentiel d'appliquer une stratégie de stationnement ciblée et cohérente, axée sur le stationnement de courte durée et le transbordement de marchandises/personnes. Les points de correspondance existants et les nouveaux sites envisagés pour les interfaces de transport doivent être optimisés au regard de leur fonction dans le réseau global de transport et de leur potentiel d'utilisation, et être intégrés à la structure urbaine. Selon son emplacement et l'importance des flux de trafic, la fonctionnalité de l'interface sera complétée par des offres et des services spécifiques. Améliorer la coordination entre les différents moyens de transport et optimiser les interfaces entre les réseaux de transport nationaux et locaux sont deux objectifs fondamentaux du canton de Berne.

#### Objectifs

<b>B40</b>	Les interfaces de transport contribuent à une interconnectivité efficace des réseaux de transport nationaux, régionaux et locaux ainsi que des offres proposées dans ces domaines. Leur emplacement est adapté aux structures spatiales existantes, dans le but de soutenir le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.
<b>B41</b>	Les interfaces de transport favorisent le passage de moyens de transport à forte emprise au sol à des moyens de transport à faibles émissions et économies en surface, au plus près du point de départ du trajet. Le changement est pratique, simple et efficace.
<b>B42</b>	Les interfaces de transport proposent suffisamment de places de stationnement et d'arrêt pour les moyens de transport souhaités, des facilités d'accès ainsi que des espaces d'attente agréables. Le canton garantit notamment une accessibilité optimale pour les piétons et les cyclistes. Il veille à ce que le réseau d'installations P+R soit décentralisé et à ce que l'offre d'installations B+R soit attractive aux principaux arrêts des lignes de transports publics.

## B3.8

### Inscrire le transport de marchandises dans la perspective du développement durable

#### État des lieux

Un transport de marchandises efficace est la clé du bon fonctionnement de l'économie et d'une grande qualité de vie, bien que celui-ci occasionne des nuisances pour le système de transport, la société et l'environnement. Dans le cadre de sa Stratégie sur le transport de marchandises et la logistique (STML), le canton de Berne montre comment faire face, au niveau cantonal, à la croissance soutenue du fret prévue en vue de garantir à long terme un approvisionnement efficace en marchandises pour la population et l'économie nationale. La stratégie bernoise en matière de transport de marchandises énonce l'objectif suivant : « dans le domaine du fret, le canton veille à créer un contexte favorable

à un approvisionnement en marchandises et à une gestion des déchets qui soient attractifs, efficaces, économies en surface, respectueux de l'environnement, sûrs et financiables, au niveau des entreprises comme des ménages ».

### **Enjeux**

Améliorer les conditions-cadres

En identifiant les enjeux et la marge d'influence du canton, la STML met en évidence les pistes d'action possibles. Les lignes directrices qui en découlent pour le trafic de marchandises sont consignées dans la STML et assorties de mesures concrètes. En matière de transport de marchandises, la marge de manœuvre est plus limitée que pour le transport de personnes, le canton n'étant pas commanditaire du trafic de fret local et régional. Le canton de Berne a néanmoins la possibilité d'influer sur le fret de différentes manières. Il peut notamment agir au niveau des concepts/stratégies, de l'aménagement du territoire, de la planification des infrastructures et des bases/du suivi/du contrôle.

### **Objectifs**

Les objectifs suivants ont une incidence spatiale particulièrement marquée :

- B43** Dans son plan stratégique en matière de fret ferroviaire, le canton de Berne définit les principes de desserte et les principales lignes de transport de marchandises par le rail. Il détermine les installations de chargement et les gares de marchandises nécessaires pour garantir un accès régional au réseau ferroviaire qui soit attractif, efficace et performant. Le plan stratégique en matière de fret ferroviaire est concerté avec les entreprises de transport, la Confédération et les cantons voisins.  
➔ *Mesure B\_10, Installations de chargement et gares de marchandises*
- B44** Dans les centres urbains présentant un potentiel de concentration accru, le canton peut définir, en collaboration avec les villes, des plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) ouverte à tous les prestataires, ayant vocation à servir d'interfaces entre l'approvisionnement global des zones urbaines et la distribution fine. Le canton se mobilise pour relayer le thème de la logistique urbaine auprès des régions et des villes.
- B45** Les axes routiers sont aménagés pour la circulation des 40 tonnes à l'occasion des travaux d'entretien ordinaires ou dans le cadre de projets de construction de routes ou de réparation de ponts, lorsque cette mesure se révèle particulièrement profitable à l'économie.
- B46** Le canton veille à définir des itinéraires d'approvisionnement opportuns pour les transports exceptionnels, qui répondent notamment aux besoins du secteur de l'électricité. Ainsi, les propriétaires routiers aménagent uniquement les tronçons qui doivent l'être selon les exigences spécifiques aux transports exceptionnels. De cette façon, les itinéraires d'approvisionnement et les places de transbordement nécessaires entre la route et le rail sont garantis et disponibles durablement en cas de besoin.  
➔ *Mesure B\_11, Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels*

## **B3.9**

### **Définir les priorités stratégiques en matière de transports aériens**

Contexte

Le domaine des transports aériens relève de la compétence fédérale. Il est réglé par la loi sur l'aviation (LA), l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA), l'ordonnance sur les atterrissages en campagne (OSAC) et le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure aéronautique (PSIA). Le canton est entendu par la Confédération lors des procédures régies par le droit fédéral d'octroi de concession ou d'autorisation d'exploitation ainsi que d'approbation de plan pour des projets de construction ou de règlement d'exploitation. La mise en œuvre de la politique en matière de transports

aériens ressortit elle aussi à la Confédération, qui se fonde, dans le domaine de l'aviation civile, sur l'instrument de planification et de coordination qu'est le PSIA. Celui-ci sert de base à la planification, à la construction et à l'exploitation des infrastructures, s'agissant

notamment des concessions et du règlement d'exploitation.

### Défis

Inscrire le réseau de communications dans la perspective du développement durable

Les transports aériens font partie du réseau général de communications, d'où l'importance d'une coordination judicieuse avec les autres moyens de transport qui s'inscrit dans la perspective du développement durable en tenant compte des aspects tant économiques qu'écologiques et sociaux. Le canton fixe les priorités en la matière dans sa stratégie de mobilité globale, et plus généralement dans ses politiques environnementale, économique, de l'aménagement du territoire et des transports, en se fondant sur les bases fédérales. Il défend de surcroît ses intérêts à long terme dans le cadre de la procédure d'établissement du plan sectoriel fédéral de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Il s'agit de créer les conditions d'un trafic aérien sûr, rentable et compatible avec les exigences de la société et de l'environnement. Pour le canton, la concentration des vols sur un nombre limité d'emplacements appropriés est prioritaire sous les angles de l'écologie, de l'exploitation et de l'économie régionale. La coopération et la répartition du travail entre les exploitants d'installations sont encouragées.

Aéroport de Berne-Belp : concilier des besoins divers

L'aéroport de Berne-Belp doit répondre à des besoins divers et concilier des intérêts parfois contradictoires, à savoir ceux de l'économie, de la politique régionale, de l'environnement, de la santé et de l'urbanisation. Dans le domaine du trafic de ligne, il est le seul à entrer en considération, en sa qualité d'aéroport régional de la Région capitale suisse. L'offre, axée sur la demande, y est le fait de plusieurs compagnies aériennes privées. L'aéroport sert en outre aux vols d'affaires, aux vols touristiques, aux travaux aériens et, dans la mesure du possible, à la formation et au perfectionnement aéronautiques ainsi qu'aux sports aériens. Son infrastructure a été conçue en conséquence. Le canton s'engage en faveur d'une coopération et d'une coordination entre partenaires de la Région capitale suisse. Il convient par ailleurs de se préoccuper à temps des conflits provoqués par la proximité de l'aéroport par rapport au milieu bâti ainsi que par son impact sur l'environnement.

Préserver et optimiser les infrastructures destinées aux hélicoptères

Le canton considère que les infrastructures destinées aux hélicoptères sont suffisantes. Il s'agit de préserver et d'optimiser, dans les héliports existants, les conditions offertes aux vols d'intérêt public comme les vols de sauvetage ou de transport de matériel dans les régions de montagne.

Lorsqu'il est appelé à se prononcer sur des demandes visant la transformation ou l'agrandissement d'installations, le canton apprécie avec un soin particulier l'impact sur l'environnement et l'exposition au bruit. Il attend des exploitants de terrains d'aviation non seulement l'application des prescriptions environnementales, mais aussi la prise de mesures préventives devant permettre le respect des valeurs de limitation des nuisances. Les projets de transformation ou d'agrandissement ou les autres mesures requérant une autorisation qui exploitent pleinement les valeurs limites prévues par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et accroîtraient les émissions sonores dans une proportion considérable doivent être accompagnés d'un programme dans lequel les exploitants indiquent les motifs pour lesquels le projet revêt un intérêt public, les optimisations recherchées et les mesures concrètes visant à tout le moins la stabilisation des émissions sonores. En présence de toute requête d'extension d'un terrain d'aviation ou d'un héliport, le canton attend de son détenteur ou exploitant qu'il apporte la preuve de la nécessité des travaux.

Limiter l'utilisation des places d'atterrissement en montagne

Les places d'atterrissement en montagne (PAM) remplissent avant tout une fonction importante pour la formation des pilotes et les exercices en montagne. Elles sont en outre utilisées à des fins touristiques ou sportives, ce qui entre en conflit avec les principes du tourisme durable et les buts de protection au sens strict, notamment dans les secteurs figurant dans l'IFP. Pour ceux-ci, le canton préconise une utilisation restrictive. La Confédération a limité à 40 au plus le nombre des PAM en Suisse, dont sept se situent dans le canton de Berne.

### Objectifs

- B47** Le canton soutient l'aéroport de Belp-Berne en tant qu'aéroport régional. Celui-ci possède l'infrastructure nécessaire aux vols de ligne et aux vols charters, inscrivant le site économique bernois et la Région capitale suisse dans le trafic international, et assure en particulier une liaison avec les capitales européennes. L'aéroport doit se développer dans la mesure où les besoins économiques de la région le requièrent et où il existe un intérêt public à des prestations aéronautiques.
- B48** Le canton s'assure que les exigences et les conditions générales applicables à l'ensemble des aérodromes et héliports ainsi qu'à l'aéroport de Belp-Berne soient inscrites dans des fiches du PSIA à jour. Il veille en outre à une pondération équitable des intérêts en présence.
- B49** Le canton est favorable aux infrastructures destinées à la navigation aérienne et aux vols d'intérêt public, mais adopte une politique restrictive vis-à-vis des vols répondant à des besoins uniquement privés. Il s'engage en faveur d'un trafic aérien aussi respectueux que possible de la société et de l'environnement. De son point de vue, les héliports, champs d'aviation et places d'atterrissement en montagne existants suffisent à garantir l'intérêt public.

## B4

### Instruments de planification et d'aménagement

Etat des lieux

La politique des transports et de la mobilité est une tâche conjointe de la Confédération, des cantons, des régions et des communes, qui disposent pour la mener à bien de nombreux instruments de planification : stratégies, conceptions, plans directeurs, plans sectoriels et plans d'affectation, sans oublier les instruments de financement correspondants.

Les instruments de l'aménagement du territoire permettent d'harmoniser les besoins en surface – parfois contradictoires – en pesant et en coordonnant les différents intérêts en présence. Les investissements souhaités sont priorisés de manière à en retirer le plus grand bénéfice possible avec les moyens financiers fédéraux, cantonaux et communaux à disposition.

Les interactions entre les instruments de planification aux différents niveaux constituent un vrai défi, d'autant plus que les acteurs impliqués doivent tenir compte des planifications en vigueur et des bases existantes à tous les échelons. La clarification des rôles, des tâches et des contenus doit ainsi contribuer à coordonner encore mieux les activités des différentes parties prenantes ainsi qu'à combler les lacunes de planification qui subsistent.

#### B4.1

##### Adapter la planification sectorielle et les conceptions fédérales aux besoins du canton de Berne

## État des lieux

La Confédération propose des programmes d'investissement pour les aménagements infrastructurels d'importance nationale. Le plan sectoriel des transports est l'instrument de coordination stratégique pour la route, le rail, la navigation aérienne et fluviale ainsi que le transport souterrain de marchandises au niveau national. La partie « Mobilité et territoire 2050 » fixe ainsi les modalités du développement à long terme du système global de transport suisse, pleinement coordonné avec le développement territorial. Les contenus du plan sectoriel des transports constituent pour les autorités fédérales, cantonales, régionales et communales un cadre contraignant pour les dossiers de transport et les messages relatifs aux programmes de la Confédération, les projets d'agglomération ainsi que les plans directeurs cantonaux et les plans d'affectation communaux. D'autres planifications sectorielles et conceptions de la Confédération ont également une incidence sur les échelons de planification en aval et doivent être pris en compte en conséquence.

## Enjeux

### Assurer la coordination entre la Confédération et le canton

Selon le plan sectoriel des transports, « la coordination des planifications relatives aux transports, à l'urbanisation et à l'environnement, ainsi que celle entre les niveaux de réseaux, sont assurées selon une approche collective, intersectorielle, multimodale et à tous les échelons de l'État ». Le canton assume à cet égard une fonction charnière : il défend vis-à-vis de la Confédération sa politique de mobilité concertée avec les régions et les communes et applique, dans ses instruments et planifications, les prescriptions nationales contraignantes.

## Objectifs

- B50** Le canton veille à être raccordé de manière optimale aux réseaux ferroviaire, routier, piétonnier et cycliste de rang supérieur et limitrophes. À cette fin, il travaille en étroite collaboration avec la Confédération et les cantons voisins.
- B51** Le canton axe ses projets cantonaux en matière de transport sur la stratégie nationale de développement des infrastructures de la Confédération.
- B52** Le canton intègre les objectifs et les projets de la Confédération dans son activité de planification. Il fait valoir ses exigences en matière de développement des transports – coordonnées avec l'aménagement du territoire – dans les processus de la Confédération. Ce faisant, il défend également les intérêts des régions et des communes concernées.
- B53** Le canton attend de la Confédération qu'elle tienne compte, dans ses planifications et ses instruments, des pôles de développement et d'urbanisation définis dans le plan directeur cantonal.

## B4.2

### État des lieux

### Plan directeur cantonal et stratégie de mobilité globale

### Schéma d'offre et crédit-cadre d'investissement pour les TP

### Plan du réseau routier et crédit-cadre d'investissement routier

### Plan sectoriel pour le trafic cycliste

### Plan sectoriel du réseau

## Utiliser les instruments cantonaux à bon escient

À l'échelle cantonale, la coordination du développement des transports et de l'urbanisation repose sur l'adéquation entre le plan directeur cantonal, la planification stratégique des transports et la planification financière à moyen terme.

Le plan directeur cantonal, projet de territoire inclus, et la législation cantonale sur les constructions mettent en œuvre la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). Ils définissent ainsi un cadre contraignant pour les autorités en matière de développement territorial du canton de Berne. Dans la stratégie de mobilité globale, le Conseil-exécutif a défini les principes et les orientations de la politique des transports, tous modes confondus, et a fixé les objectifs de la politique cantonale de mobilité axés sur un développement durable (cf. chap. B1 « Mobilité globale »). La stratégie de mobilité globale, basée sur le plan directeur cantonal, sert à ce titre de fondement à la planification à long terme des transports du canton de Berne.

Cette planification est concrétisée sous forme d'offres et d'infrastructures dans les instruments de planification respectivement dédiés au trafic routier, aux transports publics ainsi qu'à la mobilité douce, en étant chaque fois associée aux instruments de financement correspondants. Les principaux instruments et crédits-cadres sont les suivants :

Le schéma d'offre cantonal pour les TP expose les modalités de développement des TP à moyen et long terme, en s'appuyant sur les stratégies de rang supérieur, les étapes d'aménagement nationales (PRODES), les schémas d'offre régionaux ainsi que l'évolution de la mobilité. Le schéma d'offre cantonal établit un ordre de priorité pour traiter les demandes émanant des schémas d'offre régionaux élaborés par les conférences régionales et les conférences régionales des transports. En vertu de l'article 13 LTP, l'offre à moyen terme est définie tous les quatre ans par le biais de l'arrêté sur l'offre de transports publics. Conformément à l'article 14 LTP, le Grand Conseil se prononce sur le financement de nouvelles infrastructures telles que les voies ferrées du trafic local, en arrêtant le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics (CI-TP), lui aussi prévu pour une période de quatre ans.

Le plan du réseau routier (PRR) définit entre autres le réseau des routes cantonales et les classes en trois catégories. Il fixe les modifications du réseau routier d'importance stratégique. Il présente également, à titre informatif, le réseau des routes nationales et les routes communales d'importance. Ces trois réseaux constituent ce qu'on appelle le réseau de base du TIM. Le PRR est adopté pour une durée de 16 ans et fait l'objet d'un remaniement complet tous les huit ans. Les mesures d'aménagement et de compatibilité sur les routes cantonales sont financées par le crédit-cadre d'investissement routier (CCI routier) ou par des crédits d'objet. Le gros entretien des routes cantonales est financé par un crédit-cadre à part entière.

Le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste (PSTC) fixe les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs (art. 45 LR). Il définit également la stratégie cantonale en matière de trafic cycliste. Les régions analysent le réseau cyclable supracommunal et proposent dans le cadre des CRTU des mesures visant à l'étoffer. Le PSTC est mis à jour ou révisé à chaque approbation des CRTU. Les infrastructures cyclables cantonales sont elles aussi financées par le CCI routier ou par des crédits d'ouvrage.

Le plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre (PSRIRP)

des itinéraires de randonnée pédestre

définit les itinéraires pédestres principaux et complémentaires (art. 25 OR en lien avec l'art. 44 LR). Il définit également la stratégie cantonale en matière de randonnée pédestre. Les régions, les communes et les destinations touristiques peuvent planifier des itinéraires supplémentaires et en faire la demande au canton. Les planifications d'itinéraires consolidées et concertées avec les instances impliquées sont reprises dans le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée. Le document est adapté tous les quatre ans et mis à jour tous les deux ans.

Coordination spatiale dans le plan directeur cantonal

Les projets concrets et les projets d'infrastructures issus des différents instruments de planification qui, en vertu de l'article 8a, al. 2 LAT, nécessitent une coordination spatiale particulière du fait de leur incidence sur le territoire et l'environnement ou bien une coordination avec les services fédéraux ou les cantons voisins sont inscrits dans le plan directeur cantonal. La définition et l'inscription dans le plan directeur des projets de transport ayant un effet sur le territoire s'effectue tous les deux ans dans le cadre du controlling ordinaire des objectifs de prestations.

### **Enjeux**

Renforcer la coordination au sein du canton

La planification et la réalisation d'infrastructures de transport demandent beaucoup de temps et exigent une pesée minutieuse des différents intérêts en jeu. Il est donc crucial de mettre très tôt la coordination en place.

### **Objectifs**

**B54** Pour élaborer et ajuster les instruments cantonaux, le canton implique la Confédération, les régions et les communes ainsi que d'autres acteurs pertinents, en fonction de la situation. Il suit pour ce faire des procédures et des démarches établies, au besoin en les perfectionnant. Les interactions entre le canton, la région et les communes sont régies par les règles suivantes :

- Les besoins communaux sont recensés au niveau régional, recoupés et harmonisés avec la stratégie de développement supracommunale (conférence régionale ou région).
- La conférence régionale ou la région fait établir des conceptions, des planifications ou des projets destinés à être repris dans les instruments cantonaux.
- Le canton examine et classe par ordre de priorité les propositions régionales, puis les harmonise avec les dispositions cantonales de rang supérieur et, si nécessaire, avec les prescriptions fédérales. La procédure débouche sur un arrêté cantonal, relayé par une commande adressée à la Confédération.

**B55** L'inscription d'un projet de transport dans le plan directeur est le fruit d'une réflexion intermodale et doit être en accord avec la stratégie cantonale de mobilité globale.

## **B4.3**

### **Utiliser les CRTU et les projets d'agglomération à des fins de coordination supracommunale des transports et de l'urbanisation**

État des lieux

Une coordination étroite entre les planifications communales, régionales et cantonales constitue un facteur décisif de succès pour l'harmonisation du développement des transports et de l'urbanisation. Le canton doit pouvoir fonder ses propres planifications sur des études et des planifications régionales solides en vue d'établir des priorités pour l'ensemble du territoire cantonal. Les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) revêtent un rôle charnière entre les planifications communales et cantonales : elles permettent de coordonner à moyen et long terme au niveau régional le système global de transport et le développement du milieu bâti. Elles sont élaborées par les

conférences régionales, respectivement les régions de planification, selon les directives du canton et avec la participation des communes. La CRTU fait l'objet d'une participation publique et d'un examen préalable cantonal. Elle est arrêtée par les organes responsables en tant que plan directeur régional partiel contraignant pour les autorités, conformément à l'article 98a, alinéa 4 LC, et soumise à l'approbation du canton. Les CRTU garantissent ainsi l'harmonisation du développement des transports et de l'urbanisation sur tout le territoire du canton de Berne.

En vertu de l'article 98a LC, la CRTU contient le projet d'agglomération au sens du droit fédéral, ce qui garantit l'intégration optimale des projets d'agglomération dans la planification régionale globale. La Confédération soutient la mise en œuvre des mesures destinées au trafic prévues dans les projets d'agglomération en leur allouant des ressources provenant du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

### **Enjeux**

Révision régulière et ciblée

Le projet d'agglomération « transports et urbanisation » (PA T+U) peut être soumis tous les quatre ans à la Confédération pour examen et cofinancement de mesures relevant des transports. Pour le canton de Berne, les contributions fédérales – d'un montant significatif – sont indispensables à la réalisation de mesures relatives aux transports dans les villes et les agglomérations. C'est la raison pour laquelle les projets d'agglomération et les CRTU ad hoc revêtent une telle importance.

La révision des projets d'agglomération et des CRTU à un rythme quadriennal impose des exigences considérables à tous les partenaires de projet impliqués. Les mises à jour des instruments de planification doivent donc être ciblées.

### **Objectifs**

**B56** Les conférences régionales et les régions de planification revoient tous les quatre ans les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Le canton émet pour ce faire des directives de forme et de fond et suit la révision. Il examine les CRTU déposées en s'intéressant à leur potentiel d'approbation et établit un rapport de synthèse dans lequel il classe les projets par ordre de priorité. Les instruments cantonaux d'aménagement, de planification et de financement dans les domaines des transports et de l'urbanisation sont ensuite adaptés sur la base de cette synthèse.

**B57** Les projets d'agglomération « transports et urbanisation » font partie intégrante des CRTU. Ils visent à préserver la fonctionnalité du réseau de communications dans les agglomérations ainsi qu'à harmoniser le développement des transports et du milieu bâti. Ces projets tiennent compte de l'intégration du trafic d'agglomération dans le système de transport aux niveaux régional, cantonal et national. Ils encouragent les moyens de transport les mieux adaptés aux agglomérations (économies en surface et en énergie, à faibles émissions, rapides sur des trajets courts, etc.) et instaurent des conditions optimales.

**B58** Le canton veille à la mise en œuvre des projets d'agglomération et des mesures qu'ils prévoient. Il s'emploie à obtenir de la Confédération une participation optimale aux projets destinés à améliorer le trafic d'agglomération et s'assure que les projets d'intérêt cantonal soient concrétisés en temps voulu. Il est l'interlocuteur de la Confédération et associe à sa démarche les conférences régionales ou les régions concernées.

**B4.4**

## **Concrétiser la coordination entre transports et urbanisation dans les instruments communaux**

## État des lieux

Pour la planification communale des transports ainsi que pour la coordination entre le développement des transports et du tissu bâti, les communes disposent notamment de leur propre plan directeur des transports (art. 68 LC) ainsi que des autres instruments de l'aménagement local au sens de l'article 64 LC. Elles y concrétisent les orientations ainsi que les objectifs des planifications cantonales et régionales et en déduisent des mesures visant à harmoniser le développement des transports et du tissu bâti au niveau communal. Elles défendent leurs intérêts supracommunaux dans le cadre des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation.

## Enjeux

### Élaborer des plans directeurs communaux des transports

Toutes les communes ne disposent pas d'un plan directeur des transports à jour. Cet instrument permet par exemple de remédier aux points faibles en matière de sécurité routière ou d'emplacement des arrêts de bus et des routes de desserte.

### Créer des réseaux piétons et cyclistes agréables et sûrs

Les lacunes dans la planification communale en matière de circulation piétonne et cycliste doivent être comblées. La mobilité douce dispose d'un potentiel élevé de délestage du système de transport, en particulier dans les centres urbains et les agglomérations. Dans les zones rurales, les déplacements à pied et à vélo contribuent à une meilleure utilisation des transports publics en permettant d'accéder à ces derniers. Le vélo possède également de nombreux atouts au regard du trafic de loisirs et de tourisme. Pour que ce potentiel puisse être exploité, il faut des infrastructures adéquates. Il convient également de prioriser des trajets scolaires courts et sûrs.

### Réguler le stationnement en fonction de la demande

L'offre de places de stationnement influe sur le choix de posséder une voiture et sur la manière dont ce véhicule est utilisé. La facilité à trouver à se garer a un impact direct sur la circulation liée à la recherche d'une place de parc. La réduction effective des trajets TIM dans les zones urbaines passera notamment par une gestion rigoureuse des places de stationnement. Des programmes de gestion et de régulation de l'espace de stationnement dédié au TIM doivent être mis en place sur l'ensemble du territoire cantonal.

Les communes peuvent directement agir sur cette thématique en repensant leur politique en matière de places de stationnement publiques et en les réglementant le cas échéant. Cette démarche doit tenir compte du besoin croissant de bornes de recharge pour les véhicules électriques et des exigences accrues de sécurité dans l'acheminement des personnes et la livraison des marchandises. Le nombre de places de stationnement nécessaire et acceptable dans le cadre de nouvelles constructions, de transformations et d'extensions ainsi que de changements d'affectation doit être réglementé selon des critères uniformes, en particulier dans les villes et les agglomérations.

## Objectifs

- B59** Le canton incite les communes à établir des plans directeurs communaux des transports et à les actualiser périodiquement. Il les épaulé dans cette démarche en mettant à leur disposition les bases nécessaires.
- B60** Conformément à leur obligation de planification, les communes planifient les réseaux piétons et cyclables ainsi que les emplacements à vélos ad hoc, en accordant une attention particulière à la sécurité sur les trajets scolaires. Elles mettent en œuvre leurs planifications par le biais de mesures d'organisation, d'aménagement et de construction et entretiennent leur réseau.
- B61** Les itinéraires pour piétons et cyclistes sont agréables, sans obstacle et sûrs. Ils offrent de bonnes interconnexions, permettent d'atteindre toutes les destinations importantes et garantissent des interfaces avec d'autres moyens de transport

**B62** Une politique de stationnement cohérente inclut la mise à disposition d'infrastructures de recharge lors de la construction, de l'extension ou de la transformation de bâtiments notamment dans les villes et les agglomérations, ainsi que pour les parkings publics dans les communes.

## 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 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 <sup>1</sup>	RER / trains régionaux	Tram <sup>2</sup> /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 conséquence<sup>3</sup>.

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

<sup>2</sup> 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])

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

## Projets générant une importante fréquentation: harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement

### Objectif

Les projets générant une importante fréquentation (PIF selon les art. 91a à 91f de l'ordonnance sur les constructions) font partie des installations «qui ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement» au sens de l'article 8, alinéa 2 LAT et qui, dès lors, doivent avoir été prévus dans le plan directeur cantonal. Ce dernier met en œuvre l'obligation d'aménager le territoire imposée par le droit fédéral. Le canton, les régions et les communes harmonisent les objectifs de développement des transports et d'urbanisation (projet de territoire du canton de Berne et stratégie d'urbanisation) d'une part et ceux de la protection de l'environnement d'autre part. Ils créent les conditions nécessaires à l'implantation de PIF sur des sites revêtant une importance stratégique au plan cantonal ou régional ou à l'adaptation de ceux-ci en fonction de l'évolution des besoins.

- Objectifs principaux:**
- B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation
  - D Valoriser et agencer les lieux d'habitation et les pôles d'activités de manière différenciée

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général:
Canton de Berne	OACOT OCEE OEC OPC OTP	<input checked="" type="checkbox"/> A court terme      jusqu'en 2026 <input type="checkbox"/> A moyen terme      entre 2027 et 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable
Régions	Conférences régionales Régions d'aménagement	
<b>Responsabilité:</b>	OACOT	

### Mesure

1. Le plan directeur cantonal distingue les sites d'importance cantonale d'une part et régionale d'autre part pour l'implantation de PIF. Il désigne les premiers, tandis que les seconds relèvent des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation CRTU.
2. Les installations de PIF devant occasionner plus de 5000 trajets (trafic journalier moyen  $TJM_{PIF}$ ; conformément à l'art. 91a OC) ne sont admises que sur les sites d'importance cantonale, tandis que celles qui généreront entre 2000 et 5000 trajets ( $TJM_{PIF}$ ) peuvent être prévues sur des sites d'importance soit cantonale, soit régionale.
3. Le canton désigne, dans sa planification des infrastructures (p. ex. dans le domaine de la santé ou de la formation), les autres sites destinés à des PIF qui doivent avoir été prévus dans le plan directeur cantonal en vertu de l'article 8, alinéa 2 LAT.
4. Les sites peuvent accueillir une ou plusieurs installations de PIF. Les principes d'aménagement suivants s'appliquent à leur désignation:
  - a) Les études portent sur l'impact des installations de PIF sur la structure du milieu bâti à l'échelle cantonale et au niveau régional, sur les capacités des infrastructures de transports tant publics que privés ainsi que sur l'environnement (par rapport au plan de mesures de protection de l'air 2015/2030 et aux mesures de protection contre le bruit). La planification des sites destinés à des PIF tient également compte des PIF devant occasionner moins de 2000 trajets ( $TJM$ ). Les sites destinés à des PIF sont désignés en application, notamment, des principes d'aménagement énoncés au verso.
  - b) Une limite supérieure du  $TJM$  admis est définie pour chaque site destiné à des PIF dans le plan directeur cantonal ou dans la CRTU. Le nombre de trajets défini de manière contraignante se rapporte soit à une ou plusieurs installations de PIF ( $TJM_{PIF}$ ), soit à la somme des trajets pour l'ensemble du site (trajets selon  $TJM$ ). Les communes concernées peuvent être astreintes à un controlling approprié.
5. Les plans communaux d'affectation et les permis de construire mettent en œuvre les prescriptions du plan directeur cantonal et des CRTU de manière contraignante pour les propriétaires fonciers.
6. Sauf disposition contraire du droit fédéral, les installations de PIF existantes bénéficient de la garantie des droits acquis au sens de l'article 3 LC. Leur extension est possible dans le respect des consignes du présent plan directeur. Les plans d'affectation et les permis de construire qui se fondent sur le système de pondération des trajets prévu par le plan de mesures de protection de l'air 2015/2030 conservent leur validité tant qu'ils restent inchangés. Le nouveau droit s'applique en cas de modification.
7. Les exploitants d'installations de PIF procèdent au relevé des trajets effectifs et en communiquent le résultat aux autorités.

### Démarche

Canton:

1. Le Conseil-exécutif désigne les sites destinés à des PIF d'importance cantonale.
2. Les services cantonaux (organe spécialisé prévu à l'art. 91e OCo) conseillent les autorités d'aménagement et les autorités d'octroi du permis de construire; ils garantissent en outre l'uniformité de la pratique.
3. Le controlling relève des processus ordinaires de gestion du plan directeur cantonal ainsi que d'approbation des CRTU et des plans d'affectation.

Régions:

1. Les régions d'aménagement et les conférences régionales fixent les sites destinés à des PIF d'importance régionale.
2. Le controlling des sites destinés à des PIF d'importance cantonale intervient à l'occasion du remaniement des CRTU.

### Interdépendances/objectifs en concurrence

- Plan directeur cantonal, introduction concernant l'article 8, alinéa 2 LAT; Réaliser des pôles de développement cantonaux (PDE) (fiche de mesure C\_04); Promouvoir l'urbanisation interne (fiche de mesure A\_07)
- Compatibilité des dimensions des installations de PIF avec les objectifs environnementaux (lutte contre le bruit, protection de l'air) et avec le système de transports existant

### Etudes de base

- Ordonnance sur les constructions: projets générant une importante fréquentation au sens des articles 91a ss OCo; valeur actuelle: 2000 trajets ( $TJM$ ) - Article 8, alinéa 2 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) dans sa teneur du 15 juin 2012, projet de territoire du canton de Berne et programme PDE du canton de Berne, rapport de synthèse des projets d'agglomération bernois, conceptions régionales des transports et de l'urbanisation approuvées, ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair); ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB); plan de mesures de protection de l'air 2015/2030 du 24 juin 2015

### Indications pour le controlling

## Principes d'aménagement applicables à la pesée des intérêts et à la désignation des sites susceptibles d'accueillir des PIF

Une distinction est faite ci-après entre les installations de PIF et les sites destinés à des PIF (sites comportant une ou plusieurs installations de PIF).

1. Les sites destinés à des PIF sont en règle générale définis dans les communes relevant de la catégorie «centres urbains des agglomérations» selon le projet de territoire du canton de Berne et la mesure C\_02 ou dans des centres du 3<sup>e</sup> niveau (mesure C\_01). Le développement d'installations de PIF existantes dans des centres régionaux du 4<sup>e</sup> niveau et dans des centres touristiques est exceptionnellement admis, pour autant que ces centres soient au moins situés dans le type d'espace «ceinture des agglomérations et axes de développement» selon le projet de territoire du canton de Berne et la mesure C\_02.
2. Les sites destinés à des PIF sont implantés, sur le territoire de la commune concernée, dans le périmètre d'un seul tenant bâti de manière relativement dense à l'intérieur de la localité principale. Ils sont situés aussi près que possible des pôles d'habitation et d'activités ou des nœuds de communication, de façon à ce que les trajets (longueur moyenne des trajets vers un site donné) soient courts.
3. Les sites destinés à des PIF sont aisément accessibles à pied ou à vélo, en toute sécurité, depuis les pôles d'habitation et d'activités environnants. La desserte par les véhicules motorisés emprunte le réseau des routes de liaison principales et évite les quartiers d'habitation.
4. Les installations de PIF disposent d'un arrêt d'une ligne de transports publics existante conformément à l'arrêté sur l'offre. Cet arrêt doit être distant de 300 mètres au plus d'une entrée principale (longueur du chemin à parcourir à pied). Le niveau de l'offre selon l'arrêté sur l'offre de transports publics est de 4 pour les installations de PIF dans le domaine des achats et des loisirs, et de 3 au moins s'agissant des activités.
5. La desserte des sites destinés à des PIF par les véhicules motorisés emprunte le réseau des routes de liaison principales et évite les quartiers d'habitation.
6. L'impact de l'utilisation prévue (dans l'hypothèse d'un taux de réalisation de 80 %) et de l'augmentation du volume de trafic qui en résultera est étudié, pour chaque site destiné à des PIF, dans les domaines suivants:

- Site (structure du tissu bâti, urbanisme, affectation des alentours)
- Atteintes portées à l'environnement à proximité des routes (bruit, pollution atmosphérique)
- Capacité du réseau routier (à plus grande échelle également: routes de liaison principales, nœuds importants)

L'examen de l'impact sur la capacité du réseau routier inclut en particulier celui des répercussions sur la qualité de l'exploitation des transports publics routiers (ponctualité, respect de la cadence et des correspondances). Si ces répercussions risquent d'être négatives, des mesures visant à garantir la qualité de l'exploitation doivent être définies.

Cet examen porte également sur les répercussions sur la qualité des itinéraires cyclables et pédestres. Si ces répercussions risquent d'être négatives, des mesures doivent être définies.

Au vu du résultat de ces études, les possibilités d'utilisation du site et les restrictions nécessaires (trajets, surface de plancher, etc.) doivent être fixées au niveau adéquat, dans un plan directeur ou un plan d'affectation.

## Sites d'importance cantonale

- a) Sites affectés à des installations de PIF occasionnant plus de 5000 trajets (trafic journalier moyen  $[TJM]_{PIF}$ ) qui ont été examinés en vertu du nouveau droit:

<b>Site</b>	<b>EC</b>	<b>Installation(s) et nombre de trajets PIF (<math>TJM_{PIF}</math>)</b>	<b>Nombre de trajets pour le site (<math>TJM</math>)</b>
Bern, Brünnen	CR	Westside: <b>8000</b>	10 170
Bern, Inselareal	CR	Inselareal: <b>8400</b>	-
Heimberg	CR	Coop Megastore & Hobby: <b>6000</b>	6600
Brügg, nouvel hôpital de Biel/Bienne	CC	Nouvel hôpital de Biel/Bienne à Brügg: <b>2800</b>	-
Köniz, Juch-Hallmatt	CC	-	<b>8000<sup>1</sup></b>

<sup>1</sup>Le nombre de trajets fixé de manière contraignante pour le site de Köniz, Juch-Hallmatt comprend l'ensemble du trafic découlant des utilisations du site.

Une limite supérieure contraignante doit être définie pour chaque site. Selon le type de site, elle concerne une ou plusieurs installations de PIF ( $TJM_{PIF}$ ) ou tous les trajets découlant des utilisations du site ( $TJM$ ). Les nombres en gras dans le tableau correspondent aux mesures contraignantes, tandis que ceux en italique sont mentionnés à titre indicatif.

- b) Sites sur lesquels sont déjà implantés des PIF occasionnant plus de 5000 trajets (TJM<sub>PIF</sub>) qui n'ont pas encore été examinés en vertu du nouveau droit:

<b>Site</b>	<b>Installation et nombre de trajets PIF autorisés (TJM<sub>PIF</sub>)</b>	<b>Source</b>
Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh	ESP Aemme-Center, périmètre total: 15 772	Mesure C_04
Moosseedorf, Moosbühl	Obi: 2500 <sup>1</sup>	Mesure C_04
Biel, Bözingenfeld	Centre Boujean: 7000; stades de Bienne: football: 4000, hockey sur glace < 2000	Mesure C_04
Biel / Bienne Masterplan	Coop: 6000	Mesure C_04
Lyss Bahnhof	Lyssbachpark: 5200	Mesure C_04
Brügg, Industrie- und Gewerbezone	Centre Brügg: 12 150	CRTU s-b/b
Thun, Thun Süd	Migros Oberland: 8000, Panorama Center: 5100	CRTU de l'Espace de développement de Thoune
Urtenen-Schönbühl, Sandstrasse	Jumbo / Coop: 6000	CRTU CR BM
Urtenen-Schönbühl	Shoppyland: 11 800 <sup>1</sup>	CRTU CR BM

<sup>1</sup>Obi n'a pas besoin, en soi, d'être implanté sur un site d'importance cantonale, mais il est étroitement lié au Shoppyland (lequel ne fait pas partie du PDE).

## Mesure B\_02: Projets générant une importante fréquentation: harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement – Modifications en vertu des nouvelles prescriptions

### Explications

#### Contexte

Jusqu'à début 2016, les projets générant une importante fréquentation (PIF) devaient respecter les dispositions du système bernois de pondération des trajets (SPT), qui a été remplacé lors de l'adaptation de la fiche de mesure B\_02 apportée au plan directeur cantonal en 2014 (en vigueur depuis le 2 septembre 2015) et à la suite du changement des articles 91a ss OC<sup>1</sup> intervenu dans le cadre de la modification du 9 décembre 2015 de l'ordonnance sur les constructions (en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février 2016).

Les PIF font partie des installations qui ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement au sens de l'article 8, alinéa 2 LAT<sup>2</sup> et qui, dès lors, doivent avoir été prévus dans le plan directeur cantonal. Les sites des installations de PIF totalisant une moyenne de 2000 à 5000 trajets par jour (trafic journalier moyen [TJM]) sont à présenter dans la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU). Au-delà de 5000 trajets, les sites doivent être inscrits dans le plan directeur cantonal. Les exigences de la fiche de mesure B\_02 du plan directeur cantonal et des articles 91a ss OC sont déterminantes à chaque modification d'une installation de PIF existante, comme à chaque fois qu'une nouvelle installation de PIF est réalisée. Une attention particulière doit être accordée, lors de l'examen, au respect de la planification des transports et de l'urbanisation ainsi que des prescriptions du droit environnemental. Les ajouts dans le plan d'affectation d'éléments concernant des PIF et l'octroi d'un permis de construire portant sur une installation de PIF doivent se conformer aux dispositions applicables des plans directeurs cantonal ou régional. Sauf disposition contraire du droit fédéral, les installations de PIF existantes bénéficient de la garantie des droits acquis au sens de l'article 3 LC<sup>3</sup>.

#### Adaptations depuis 2014

Dans le cadre du controlling du plan directeur de 2014, des adaptations fondamentales ont été effectuées, mais une liste des sites d'importance cantonale sur lesquels sont déjà implantés des PIF a aussi été établie pour qu'elle présente la situation initiale (cf. fiche de mesure B\_02, verso, tableau b).

Lorsque les adaptations de 2018 ont été apportées au plan directeur, le site destiné à des PIF de Berne, Brünnen a été ajouté en tant qu'élément de coordination réglée pour l'installation de Westside, avec un TJM de 8000 trajets. Les explications relatives aux adaptations de 2018 décrivent la procédure suivie et l'examen du respect des principes d'aménagement applicables à la pesée des intérêts et à la désignation des sites susceptibles d'accueillir des PIF selon la fiche de mesure B\_02.

Lors des adaptations de 2020, le site de Heimberg a été inscrit avec un nombre de trajets de 6000 pour l'installation Coop Megastore & Hobby (trajets PIF) et un nombre de trajets de 6600 pour le site. Par ailleurs, le site destiné à des PIF de Berne, Brünnen a fait l'objet d'une nouvelle inscription: le nombre de trajets sur le site, c'est-à-dire la somme de tous les trajets occasionnés au sein du site par les différentes utilisations, a été complété (TJM de 10 170 trajets). En plus de la nouvelle inscription et de l'adaptation apportée concernant le dernier site, le chiffre 5 des principes d'aménagement a été explicité de manière à ce que l'examen de la capacité du réseau routier tienne aussi compte de l'impact d'un PIF sur les transports publics routiers.

<sup>1</sup> Ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC; RSB 721.1)

<sup>2</sup> Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (loi sur l'aménagement du territoire, LAT; RS 700)

<sup>3</sup> Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC; RSB 721.0)

## Adaptations lors du controlling du plan directeur de 2022

Les adaptations suivantes sont apportées au plan directeur à l'occasion du controlling de 2022:

- 1) Complément précisant les dispositions concernant les PIF selon la fiche de mesure B\_02  
L'application des dispositions a montré qu'il fallait donner certaines précisions. Le controlling actuel doit permettre de répondre à ce besoin.
- 2) Examen de trois sites destinés à des PIF  
Trois sites destinés à des PIF sont examinés en vertu des nouvelles prescriptions et sont inscrits dans la fiche de mesure B\_02.

### **1) Complément précisant les dispositions concernant les PIF selon la fiche de mesure B\_02**

L'application des dispositions concernant les PIF a montré qu'il fallait opérer une distinction plus nette entre les projets (installations de PIF) et les sites (sites destinés à des PIF). Des précisions sont donc fournies au recto et au verso de la fiche de mesure B\_02. Concrètement, les chiffres 2 et 4b de la rubrique «Mesure» ont été précisés au recto de la fiche, tandis que les sites destinés à des PIF d'importance cantonale sont répartis entre deux tableaux au verso. Le tableau a présente maintenant les sites affectés à des installations de PIF qui ont été examinés en vertu du nouveau droit. Pour plus de clarté, des explications sont aussi apportées au tableau a. Dans le plan directeur, les sites destinés à des PIF peuvent être réglés de manière différente. Selon le type de site, le nombre de trajets est contraignant pour une ou plusieurs installations de PIF ou pour toutes les utilisations du site. Dans le premier cas, il figure dans la colonne «Installation(s) et nombre maximal de trajets PIF (TJM<sub>PIF</sub>)»; dans le second cas, le nombre est indiqué dans la colonne «Nombre de trajets pour le site (TJM)». La valeur fixée de façon contraignante est en gras; d'autres nombres de trajets peuvent être ajoutés, en italique, dans une colonne différente à titre indicatif.

Lors de la procédure de participation publique concernant le controlling du plan directeur de 2020, il a été indiqué à plusieurs reprises que la mobilité active (c'est-à-dire les déplacements à vélo et à pied) ne trouve pas une place suffisante dans les principes d'aménagement. La situation est rectifiée dans le cadre du présent controlling, puisqu'avant le chiffre 3 des principes d'aménagement considérait la circulation piétonnière et cycliste en même temps que le trafic individuel motorisé, mais qu'à présent il ne porte plus que sur la circulation piétonnière et cyclistes. Le trafic individuel motorisé est traité au chiffre 5 des principes d'aménagement. De plus, un ajout est apporté à l'ancien chiffre 5 des principes d'aménagement (devenu le ch. 6). Il est explicitement mentionné que l'examen de l'impact du site destiné à des PIF doit porter sur la capacité du réseau routier, mais aussi sur les répercussions sur la qualité des itinéraires pédestres et cyclables.

### **2) Examen de trois sites destinés à des PIF**

#### **a) Standort Bern, Inselareal**

Die Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B\_02 wurden im Rahmen eines Mandats durch ein externes Büro überprüft. Bei der Beurteilung der Auswirkungen des ViV-Standorts wurde analog den weiteren im Massnahmenblatt B\_02 aufgeführten und nach neuem Recht überprüften ViV-Standorte vorgegangen. Für die Untersuchung wurden die wahrscheinlichen Entwicklungen im untersuchten Perimeter bis 2030 mitberücksichtigt. In der «UeO Insel Areal III» werden die Entwicklungsabsichten und das dadurch entstehende Fahrtenaufkommen bis zum Horizont 2030 festgelegt. Die Entwicklungsabsichten nach 2030 sind noch nicht klar.

#### **Ausgangssituation und Rahmenbedingungen**

Das Infrastrukturvorhaben Inselareal mit hauptsächlich Spital-, Forschungs- und Ausbildungsfunktion ist eine bestehende ViV-Anlage, welche bisher nicht im Massnahmenblatt B\_02 aufgeführt ist. Für die be-

stehende Gesamtanlage Inselareal soll somit eine Grundlage im kantonalen Richtplan geschaffen werden. Gemäss rechtskräftiger «UeO III Insel Areal» ist für die beabsichtigte Nutzung mit einem Fahrtenaufkommen von 8'400 Fahrten DTV zu rechnen, weshalb es sich vorliegend um eine kantonale Überprüfung handelt.

Im Gebiet Inselareal finden diverse Entwicklungen statt, umgeben von einem dynamischen Umfeld. Der Standort Inselareal ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 sowie im Agglomerationsprogramm 4 Bern als Fokusraum bezeichnet. In den als Fokusraum bezeichneten Gebieten soll in den kommenden Jahren eine umfassende und integrierte Entwicklung angestoßen werden. Neben der Spitalnutzung ist der Raum ebenfalls als Schwerpunkt der Entwicklung der Universität Bern bezeichnet (Massnahme C\_16 des kantonalen Richtplans).

Für die Abklärungen wurde ein Untersuchungs- sowie ein Betrachtungsperimeter festgelegt. Der Untersuchungsperimeter umfasst die dynamischen Gebiete mit wesentlichem Einfluss auf die relevanten Knoten. Dies entspricht den Perimetern der «UeO Insel Areal III» und der «UeO Murtenstrasse 10-66» inkl. der Murtenstrasse aufgrund der öffentlichen Parkplätze sowie des Inselplatzes. Der Betrachtungsperimeter fokussiert auf die relevanten Knoten, die durch die Nutzungen im Untersuchungsperimeter beeinflusst werden. Er umfasst folglich zusätzlich zum Untersuchungsperimeter ebenfalls den Autobahnanschluss Forsthaus sowie die Achse Loryplatz-Schlosstrasse-Schwarztorstrasse-Zieglerstrasse.

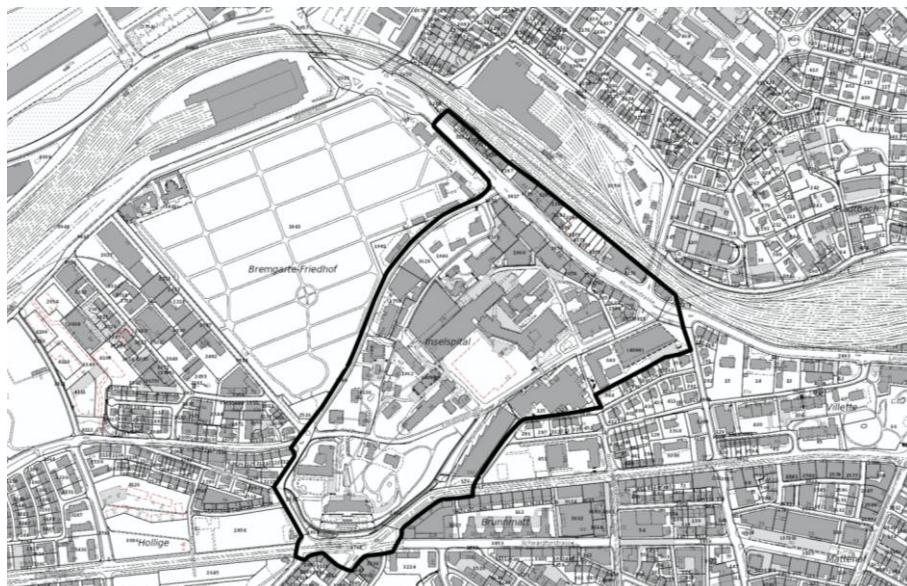


Abbildung 1 Untersuchungsperimeter ViV-Standort Bern, Inselareal (Quelle: Geoportal Kanton Bern)

Für die Beurteilung wurde ein Ausgangszustand und ein zukünftiger Betriebs- / Beurteilungszustand betrachtet. Die für die Untersuchung verwendeten Daten zur Verkehrsbelastung stammen aus verschiedenen abgeschlossenen und laufenden Planungen im Umfeld (bspw. das Betriebskonzept Murtenstrasse Ost, 2020) und wurden aufeinander abgestimmt und plausibilisiert. Weiter wurden Betriebszahlen aus dem Jahr 2018 vom Inselspital einbezogen. Der Beurteilungszustand ist auf den in der «UeO Insel Areal III» definierten Horizont 2030 abgestimmt.

Für den zukünftigen Betriebs- / Beurteilungszustand wird davon ausgegangen, dass das Projekt Zukunft Bahnhof Bern – Stadt Bern (ZBBS) realisiert wird. Grundlage für die Erarbeitung des Betriebskonzepts Murtenstrasse Ost (Metron Bern AG / RKP AG / Diggelmann AG, 2020) bilden die Belastungen aus dem Zustand ZBBS 2025. Die Prognosedaten basieren auf dem Modell, welches in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern für ZBBS erarbeitet wurde und nicht auf dem Gesamtverkehrsmodell 2040. Unter anderem wurde das Inselareal zusätzlich zum Modell ZBBS hinterlegt auf der Basis vom Bericht «Leistungsbeurteilung Technischer Bericht Verkehr zur UeO / Verkehrserzeugung Masterplan Inselspital» (Rapp Trans AG). Als Basiszustand für das Modell ZBBS sind Daten aus dem Jahr 2018 eingeflossen (Zahlen von B+S, Dauerzählstelle, ergänzende Zählungen vor Ort im 2018 durch RKP). Das Projekt Zukunft

Bahnhof Bern basiert auf einer Reduktion der Verkehrsbelastung direkt beim Bahnhof und auf den umliegenden Achsen für den Zustand 2025 (bzw. Inbetriebnahme). Für den Inselplatz bedeutet dies, dass von einer Reduktion von 20% ausgegangen wird. Die auf diesen Werten basierende Simulation/Berechnungen von RKP AG ergeben in der Morgenspitze und Abendspitze neu eine gut funktionierende Situation am Inselplatz. Eingerechnet wurde auf der Achse Freiburgstrasse eine Zunahme von rund 400 Fahrzeugen. Die noch ausstehenden Entwicklungen auf dem Inselareal bis 2030 entsprechen bezüglich Verkehrserzeugung den Überlegungen und Grössenordnungen der «UeO Insel Areal III» (Fahrtenkontingent von 8'400 Fahrten DTV bis 2030).

## **Prüfung der Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B\_02**

### *Ziffer 1 Raumtypologie und Zentralitätsstruktur*

Gemäss Raumkonzept Kanton Bern und Massnahme C\_02 des kantonalen Richtplans ist der ViV-Standort Bern, Inselareal dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete der Agglomeration» zuzuordnen. Dieser Raumtyp bezeichnet Siedlungsgebiete, die als Schwerpunkte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung wirken und als Entwicklungsmotoren weiter gestärkt werden sollen. Der ViV-Standort liegt gemäss Massnahme C\_01 des kantonalen Richtplans im Zentrum 1. Stufe.

### *Ziffer 2 Lage*

Aufgrund der Lage im Stadtteil III ist das Umfeld des Inselareals durch ein vielfältiges Bau- und Nutzungsgefüge geprägt, welches sich durch einen hohen Durchmischungsgrad zwischen Wohn- und Arbeitsnutzungen auszeichnet, ergänzt mit verschiedenen Umstrukturierungsgebieten (Alte KVA Warmbächliweg, Ausserholligen, Gaswerkareal, etc.) sowie Grün- und Freiräume.

Der ViV-Standort Bern, Inselareal ist somit stark in das Gefüge der Stadt eingebunden und mit diesem vernetzt. Der ViV-Standort zeichnet sich insbesondere durch seine Nähe zu den Mobilitätszentren Bahnhof Bern und Bern Ausserholligen sowie durch eine gute Anbindung an die übergeordneten Verkehrsträger (u.a. Autobahn A1) aus. Gleichzeitig hat diese Lage einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr zur Folge. Dieser betrifft insbesondere die Murtenstrasse nördlich des Inselareals, einer Ein- und Ausfallstrasse Richtung Autobahn A1, sowie den Inselplatz.

*Ziffer 3 Erschliessung und Erreichbarkeit zu Fuss, mit dem Velo und dem motorisierten Individualverkehr*  
 Das Gebiet Inselareal ist für den Fuss- und Veloverkehr bereits heute gut in das übergeordnete Netz der Stadt Bern eingebunden und gut erschlossen. Arealintern besteht zudem ein engmaschiges Netz zwischen den einzelnen Gebäuden. Insbesondere entlang der stark frequentierten Murtenstrasse bestehen noch einzelne Defizite für den Fuss- und Veloverkehr, welche grossmehrheitlich bereits durch anstehende Planungen/Ausführungen verbessert werden. Die Verbesserungen umfassen für den Veloverkehr separate, abgetrennte Flächen (teilweise umgesetzt im Jahr 2021) und im Zusammenhang mit der Sanierung Inselplatz Optimierungen für die Führung vom Fuss-Veloverkehr (Optimierung Knotenlayout). Wichtige Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sind in den übergeordneten Planungsinstrumenten der Stadt Bern definiert. Der festgelegte Standard bezüglich den Velo(haupt-)routen (Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern Stand 2020) wird die Sicherheit und den Komfort stark für den Veloverkehr verbessern. Die abgetrennte Führung des Veloverkehrs auf der Murtenstrasse, wie sie teilweise im 2021 bereits umgesetzt wurde, ist eine zentrale Massnahme.

Das Inselareal wird für den motorisierten Individualverkehr in erster Linie über die Murtenstrasse erschlossen, welche mit dem Anschluss «Forsthaus» in unmittelbarer Nähe auch ans Nationalstrassennetz angebunden ist. Ab der Murtenstrasse führt die Freiburgstrasse ins/durchs Areal. Die Friedbühlstrasse erschliesst den nordwestlichen Arealbereich. Zusätzlich haben die Effingerstrasse und der Loryplatz eine Erschliessungsfunktion für das Areal. Die Anschlussknoten sind lichtsignalgesteuert und in das städtische System eingebunden. Insbesondere der Knoten Inselplatz ist ein zentraler Knoten im Netz und in den Spitzentunden ein massgebendes Element über das unmittelbare Umfeld hinaus.

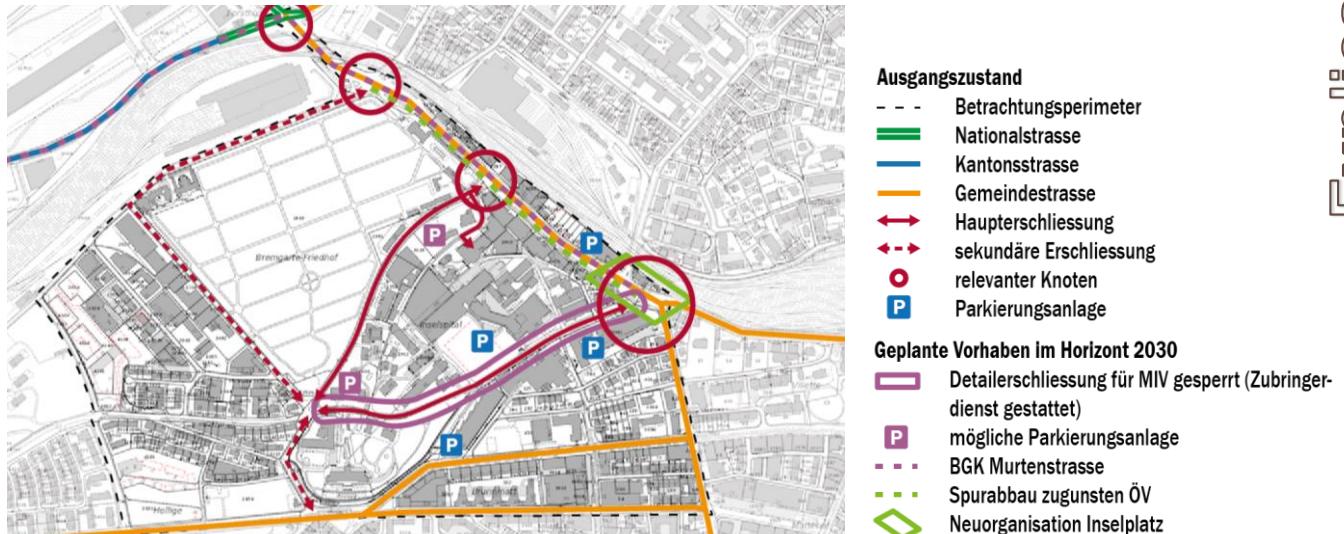


Abbildung 2: Übersichtsplan Erschliessung motorisierten Verkehrs (basierend auf: Strassenetzplan gemäss Geoportal des Kantons Bern Stand 2021, Haupt- und sekundäre Erschliessung gemäss Überbauungsvorschriften UeO Insel Areal III, eigene Angaben zu relevanten Knoten, Angaben zu geplanten Vorhaben durch Inselspital und Stadt Bern)

Hinsichtlich Parkierung bestehen nutzungsgebundene Parkplätze im Inselareal und entlang der Murtenstrasse. Sowohl die «UeO Insel Areal III» wie auch die «UeO Murtenstrasse 10-66» enthalten Vorgaben bezüglich Parkierung. Im Perimeter der «UeO Murtenstrasse 10-66» liegt das Inselparking, welches allein rund 460 Parkplätze umfasst.

#### Ziffer 4 Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

Voraussetzung gemäss Massnahmenblatt B\_02 zur Realisierung eines ViV-Standorts ist eine ÖV-Erschliessung mit einer Haltestelle von einer bestehenden Linie. Diese darf höchstens 300 m (Weglänge zu Fuss) von einem Haupteingang entfernt sein. Für ViV-Anlagen im Bereich Arbeiten hat diese Haltestelle mindestens mit einer Angebotsstufe 3 gemäss Angebotsbeschluss (Halbstundentakt, 26-39 Kurspaare pro Tag) bedient zu werden. Beim untersuchten ViV-Standort Bern, Inselareal sind diese Anforderungen erfüllt.

Die ÖV-Erschliessung soll zudem weiter verbessert werden. Folgende Angebotsverbesserungen sind geplant oder in Erarbeitung: Verlängerung der Linie 12 in Etappen Richtung Europaplatz sowie Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 12. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur ÖV-Erschliessung Inselareal vom 2021 zeigt zudem das langfristig notwendige Angebot auf. Allfällige Massnahmen und Veränderungen fallen ausserhalb des Horizonts 2030 (vgl. Netzstrategie ÖV der Kernagglomeration Bern 2040 vom 2020) und werden daher vorliegend nicht berücksichtigt.

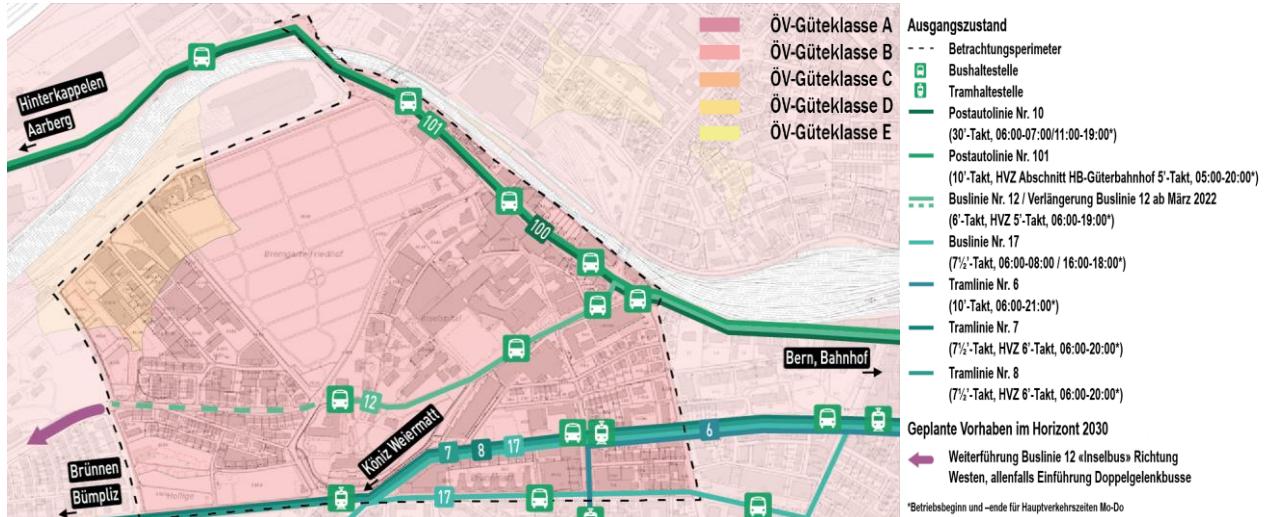


Abbildung 3: Übersichtsplan Erschliessung öffentlicher Verkehr (basiert auf: Angebot 2021 Bernmobil und Postauto, Güteklassen gemäss Geoportal des Kantons Bern Stand 2021, Mobilitätskonzept UeO Insel Areal III 2014)

### Ziffer 5 Auswirkungen auf räumliches Umfeld, Umweltbelastung und Strassenkapazität

**Räumliches Umfeld:** Der aus verschiedenen Quartieren gebildete Stadtteil III weist neben unterschiedlichen Baustrukturen unterschiedliche bauliche Dichten und Nutzungsdichten auf. Deshalb erscheint der Stadtteil III als historisch gewachsenes, dynamisches Quartier. Die städtebauliche Integration des Inselareals in das Gebiet ist durch den Masterplan Inselspital (2014) sichergestellt. Im Umfeld des ViV-Standorts dominieren Wohn-, Arbeits- und Verkehrsnutzungen. Das Quartier ist bereits entsprechenden Lärm- und Schadstoffemissionen ausgesetzt. Von den Entwicklungen am ViV-Standort sind folglich keine nennenswerten Beeinträchtigungen der Siedlungsqualität zu erwarten.

**Umweltbelastung:** Angesichts der zu erwartenden Stabilisierung des aktuellen Zustands im Bereich Verkehr sind weder Lärmemissionszunahmen über der Wahrnehmbarkeitsgrenze gemäss BAFU ( $\geq +1.0$  dBA), noch Überschreitungen der Belastbarkeiten aus Sicht Luftreinhaltung gemäss Arbeitshilfe des Kantons Bern zu erwarten.

**Strassenkapazitäten:** Das Areal selbst und das Umfeld entwickeln sich äusserst dynamisch. Die noch ausstehenden Entwicklungen auf dem Inselareal bis 2030 entsprechen bezüglich Verkehrserzeugung den Überlegungen und Grössenordnungen der «UeO Insel Areal III» (Fahrtenkontingent von 8'400 Fahrten DTV bis 2030). Auf der Friedbühlstrasse ist sogar eine geringere Verkehrszunahme bis 2030 zu erwarten (in Bezug auf die neu generierten Fahrten aus dem Inselareal), wie damals in der Leistungsbeurteilung Technischer Bericht Verkehr zur UeO / Verkehrserzeugung Masterplan Inselspital Rapp Trans AG angenommen wurde. Verschiedene Studien haben sich mit der Leistungsfähigkeit der Achse Murtenstrasse und den einzelnen Knoten auseinandergesetzt und zeigen auf, dass das Fahrtenkontingent von 8'400 Fahrten DTV bis 2030 aufgenommen werden kann. Ausschlaggebend für die verträgliche Abwicklung der zusätzlichen Entwicklungen sowie für die neu gewonnene Verkehrsqualität ist die Verkehrsreduktion aufgrund des ZBBS-Projektes. Die erwartete Reduktion von 20% Fahrten am Inselplatz schaffen Reserven bzw. stabilisieren den Zustand.

Weiter führen die angedachten und z.T. umgesetzten Massnahmen an der Infrastruktur (Spurreduktion Murtenstrasse zugunsten ÖV-Spur/Umweltpur, Optimierung der Organisation/Betrieb Inselplatz) zu einer Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Angebotsmäßig ist gemäss ZMB eine Umstellung auf Doppelgelenkbusse vorgesehen, welche insbesondere für die Fahrgäste eine Verbesserung ergibt. Aufgrund der geplanten Massnahmen ist eine Beeinträchtigung des strassengebundenen ÖV unter diesen Voraussetzungen bis 2030 nicht zu erwarten.

### Fazit

Die Diskussion der Planungsgrundsätze hat gezeigt, dass die Anforderungen betreffend Ist-Zustand (Planungsgrundsätze 1-4) eingehalten sind. Unter der Annahme, dass die Massnahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern – Stadt Bern planmäßig umgesetzt werden, werden die Auswirkungen des ViV-Standorts auf das räumliche Umfeld, die strassennahe Umweltbelastung sowie auf die Strassenkapazitäten als verträglich beurteilt. Der ViV-Standort Bern, Inselareal kann in den kantonalen Richtplan aufgenommen und festgesetzt werden.

Der Regulierungsperimeter des ViV-Standorts Bern, Inselareal wurde in Absprache mit der Standortgemeinde Bern festgelegt und umfasst die Anlagen des Inselkomplexes. Die Anlagen des Inselareals stehen in einem funktionalen Zusammenhang und werden als Gesamteinheit wahrgenommen. Sie bilden zusammen eine Gesamtanlage, die über grössere Entwicklungspotenziale verfügt und eng mit einem komplexen städtebaulichen und verkehrlichen Umfeld verflochten ist. Die relevanten Anlagen liegen im Perimeter der «UeO Insel Areal III» sowie in den Baubereichen an der Murtenstrasse 10-52 der «UeO Murtenstrasse 10-66». Für die restlichen Baubereiche der «UeO Murtenstrasse 10-66» an der Murtenstrasse 54-66 sind für den Zeithorizont bis 2030 von Seiten der Insel Gruppe AG keine absehbaren Entwicklungen vorgesehen. Explizit miteinbezogen wird das Inselparking an der Murtenstrasse 10. Nicht in den Perimeter einbezogen werden verschiedene Aussenstellen der Insel AG (bspw. eine Büronutzung an der Schwarzerstrasse). Es besteht zwar ein gewisser organisatorischer und funktionaler Zusammenhang mit den Nutzungen im Regulierungsperimeter. Die in den Aussenstellen generierten Fahrten sind jedoch von untergeordneter Bedeutung und im gesamten Verkehrssystem vernachlässigbar.

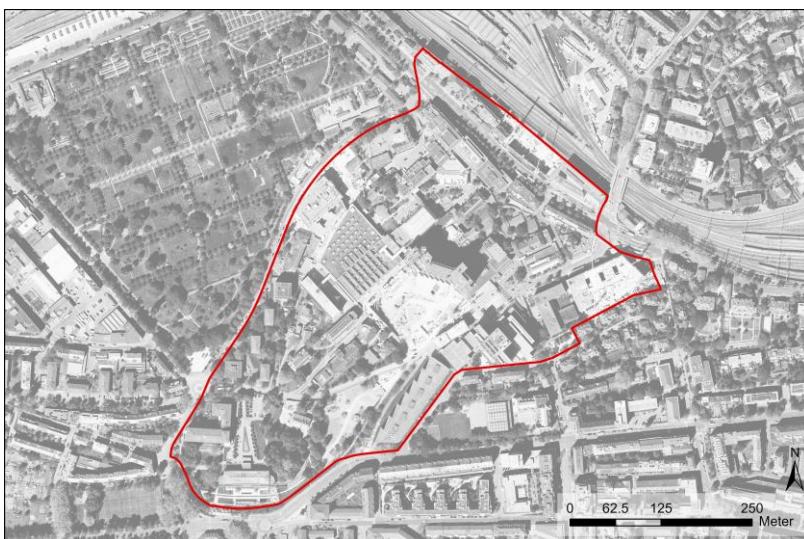


Abbildung 4: Regulierungsperimeter ViV-Standort Inselareal (Quelle: Geoportal Kanton Bern)

Die für den Regulierungsperimeter geprüfte und als verträglich beurteilte Fahrtenzahl liegt bei 8'400 Fahrten DTV ViV. Die Fahrtenzahl gilt für die Summe aller Nutzungen der Gesamtanlage Inselareal.

Als Beurteilungshorizont wird der Zeithorizont 2030 berücksichtigt. Die Tragfähigkeit des Verkehrssystems ist angesichts der Entwicklungsdynamik auf und im Umfeld des Inselareals für den Zeithorizont nach 2030 (noch) nicht absehbar. Eine Weiterentwicklung der Nutzungen über das in der Nutzungsplanung bis 2030 festgelegte Maß hinaus, setzt eine frühzeitige Überprüfung des ViV-Standorts voraus. Gleichzeitig gilt es, das bestehende Mobilitätsmanagement der Insel Gruppe AG weiterzuführen, damit Spielräume im Verkehrssystem bestmöglich ausgeschöpft werden können.

### b) Standort Köniz, Juch Hallmatt

Die Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B\_02 wurden im Rahmen eines Mandats durch ein externes Büro überprüft. Bei der Beurteilung der Auswirkungen des ViV-Standorts wurde analog den wei-

teren im Massnahmenblatt B\_02 aufgeführten und nach neuem Recht überprüften ViV-Standorte vorgenommen. Für die Untersuchung wurden die wahrscheinlichen Entwicklungen im untersuchten Perimeter bis 2030 mitberücksichtigt.

### Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Der ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern Mittelland (RGSK BM) 2021 als regionaler ViV-Standort mit Koordinationsstand Ausgangslage aufgeführt. Die Gemeinde Köniz beantragte im Rahmen des Richtplan-Controllings '20 den ViV-Standort zu überprüfen und im kantonalen Richtplan aufzunehmen. Der Entwicklungsschwerpunkt Juch-Hallmatt sei aufgrund seiner hervorragenden Anbindung an das übergeordnete Strassennetz (Autobahn A12) prädestiniert für eine möglichst quartierverträgliche Ansiedlung von verkehrsintensiven Nutzungen, weshalb mittel- bis langfristig davon auszugehen sei, dass der Eintrag im RGSK als regionaler ViV-Standort den Nutzungen nicht mehr gerecht wird bzw. weitere Entwicklungen verunmöglicht. Dem Begehr soll vorliegend nachgekommen werden.

Der ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt befindet sich im Fokusraum Köniz Niederwangen gemäss RGSK BM 2021 und Agglomerationsprogramm 4 Bern. Der Fokusraum Köniz Niederwangen umfasst die Achse entlang der Autobahn A12 und der Bahnlinie Bern-Fribourg zwischen Autobahnanschluss Niederwangen und S-Bahnstation Thörishaus. Bis 2040 wird im Gebiet eine bedeutende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung erwartet. Prägende Areale und Entwicklungen sind der Entwicklungsschwerpunkt Juch-Hallmatt, wo das neue Polizeizentrum des Kantons Bern geplant wird, die S-Bahnstation Niederwangen, die sich zu einem Umsteigehub zwischen zwei S-Bahnlinien und vier Buslinien entwickeln soll, und die Bebauung des Wohnschwerpunkts Ried. Die Wohnstandorte sind umgeben von gut erreichbaren Erholungsräumen (Wälder, Kulturland).

Das Massnahmenblatt C\_04 des kantonalen Richtplans enthält den Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten (ESP-A) Köniz Juch mit Koordinationsstand Festsetzung. Der ESP Köniz Juch gilt als weitgehend realisiert. Der ESP-Perimeter deckt sich mit dem Perimeter der «UeO Juch/Hallmatt Niederwangen; ZPP Nr. 7/3». Die UeO enthält ein Fahrtenkontingent von 7'000 zusätzlichen Fahrten DTV (im Vergleich zum Stand vor 2003 mit 1'000 Fahrten DTV auf den Baufeldern 1+2). Davon dürfen max. 2'500 Fahrten DTV von ViV erzeugt werden. Diese Bestimmung geht auf die Vorgaben des Berner Fahrleistungsmodells zurück. Die Sistierung der Ue-O-Gesamtüberarbeitung wurde per Gemeinderatsbeschluss im November 2022 aufgehoben.

Für die Abklärungen wurde ein Untersuchungs- und ein Betrachtungsperimeter definiert. Der Untersuchungsperimeter umfasst die dynamischen Gebiete mit wesentlichem Einfluss auf die relevanten Knoten des Strassennetzes. Dies entspricht dem Perimeter der UeO Juch-Hallmatt (Gemeinde Köniz) und dem Rehhag-Areal (auf Gemeindegebiet der Stadt Bern). Der Betrachtungsperimeter fokussiert auf die relevanten Verkehrsknoten, die durch die Nutzungen im Untersuchungsperimeter direkt beeinflusst werden. Er ist relativ eng gewählt. Für Lagebeschreibung und Siedlungsbetrachtung werden die Entwicklungen im Wangental berücksichtigt.

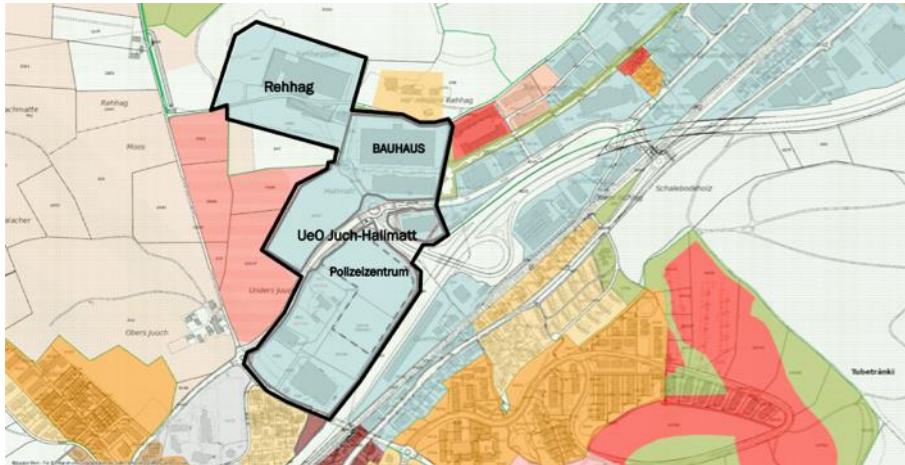


Abbildung 5: Untersuchungsperimeter ViV-Standort Köniz Juch-Hallmatt (Quelle: Geoportal des Kantons Bern)

Um die Leistungsfähigkeit der relevanten Knoten untersuchen zu können, wurden ein Ausgangszustand und ein zukünftiger Betriebs- / Beurteilungszustand betrachtet. Die für die Untersuchung verwendeten Daten zur Verkehrsbelastung stammen aus der Verkehrsentwicklungsstudie Wangental (2021), welche auf dem Fahrtenmodell für das Areal Juch / Hallmatt Niederwangen aus dem Jahr 2018 basieren. Das Fahrtenmodell selbst wurde aus den in Oktober 2013 durchgeführten Verkehrszählungen abgeleitet (vgl. Bericht «Planung / Überbauung Juch/Hallmatt; Mehrverkehr – Ermittlung und Beurteilung der Verkehrskapazitäten und Umweltanforderungen»). Der Ausgangszustand bildet die verkehrliche Situation im Jahr 2018 ab, während der Beurteilungszustand die Situation in 2030 wiedergibt und konkret folgende Annahmen umfasst:

- Allgemeine Entwicklung und Modalsplit-Veränderungen gemäss Verkehrsentwicklungsstudie Wangental (2021): Entwicklungsareale im Wangental teilweise realisiert, Gebiet UeO Juch-Hallmatt vollständig realisiert (Realisierungsgrad Nutzungen 100%)
- Gebiet UeO Juch-Hallmatt (alle Baufelder): 7'000 Fahrten DTV zusätzlich im Vergleich zu 2003
- UeO Rehhag: Max. 1'200 Fahrten DTV (mit sehr hohem Anteil LKW-Fahrten während der Auffüllung der Tongrube, danach max. 1'100 Fahrten DTV).

## Prüfung der Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B\_02

### Ziffer 1 Raumtypologie und Zentralitätsstruktur

Der ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt wird dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete der Agglomeration» gemäss Raumkonzept Kanton Bern und Massnahmenblatt C\_02 des kantonalen Richtplans zugeordnet.

### Ziffer 2 Lage

Der ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt liegt am Rand der Kernagglomeration Bern in einem ausgedehnten Arbeitsplatzgebiet, im Übergang zwischen dem Grünen Band, einem attraktiven Landschaftsgürtel, und dem Siedlungsgebiet, das stark von Verkehrsinfrastrukturen, Gewerbe- und Industriebauten sowie den entsprechenden Nutzungen geprägt ist. Standort und Umfeld verfügen über keine besonderen städtebaulichen Qualitäten.

Im Arbeitsgebiet zwischen Bümpliz Süd und Niederwangen befinden sich einzelne kleinere Wohn- und Mischzonen, z. B. nördlich und westlich angrenzend an das BAUHAUS. Südwestlich an den ViV-Standort angrenzend liegen weitere Wohn- und Kernzonen sowie eine Zone für öffentliche Nutzungen mit Sportplatz und Schulhaus. Im Norden des ViV-Standorts – teilweise innerhalb des Untersuchungsperimeters – liegt die Grube der ehemaligen Ziegelei Rehhag. Die entsprechende Überbauungsordnung ist noch nicht rechtskräftig; eine Beschwerde ist hängig. Die weiteren Gebiete im Westen und Norden des

ViV-Standorts Köniz, Juch-Hallmatt sind vorwiegend Fruchtfolgeflächen und werden landwirtschaftlich genutzt. Durch den ViV-Standort werden keine Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Für Niederwangen und das Wangental wird eine bedeutende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung erwartet. Die Lage des ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt in unmittelbarer Nähe zum Vollautobahnanschluss Niederwangen führt zu kurzen Wegen. Zudem soll sich der Bahnhof Niederwangen zu einem Umsteigehub entwickeln.

*Ziffer 3 Erschliessung und Erreichbarkeit zu Fuss, mit dem Velo und dem motorisierten Individualverkehr*  
 Das Gebiet Juch-Hallmatt ist für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich gut erschlossen, trotzdem besteht für ein sicheres Fuss- und Velonetz noch Handlungsbedarf. Während auf der Hallmattstrasse und der Riedmoosstrasse südlich der Hallmattstrasse bereits sichere Querungen für den Fussverkehr und Velostreifen bzw. Velowege für den Veloverkehr bestehen, ist auf der Freiburgstrasse sowie der Riedmoosstrasse nördlich der Hallmattstrasse noch keine Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr vorhanden. Die grössten Schwachstellen für den Veloverkehr stellen die verschiedenen Kreisel dar. Am meisten Unfälle mit Beteiligung von Velos ereignen sich beim Kreisel Riedmoos-/Hallmattstrasse.

Der ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt befindet sich an der Nationalstrasse A12 Bern – Freiburg und wird durch den Vollautobahnanschluss Niederwangen direkt erschlossen. Von Bern ist der Anschluss in 5-10 Minuten erreichbar. Das Gebiet Juch-Hallmatt ist über die Hallmattstrasse, die Riedmoosstrasse oder die Freiburgstrasse an den Autobahnanschluss angebunden. Auf diesen Hauptverbindungsstrassen sind die meisten Knoten als Kreisel ausgebildet. Der Verkehr wird an diesen Knoten heute dementsprechend nicht gesteuert. Autobahnzubringer und Kantonsstrasse verlaufen primär durch Arbeitsplatzgebiete. Es sind keine klassischen Wohnquartiere betroffen.

Niederwangen und die weiteren Siedlungsgebiete im Wangental sind geprägt durch die Verkehrsachsen der Autobahn A12 und entsprechend lärmbelastet. Die Strasseninfrastruktur ist stark belastet und stösst insbesondere im Bereich Autobahnanschluss Niederwangen am ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt an ihre Belastungsgrenzen. Die guten Voraussetzungen für Betriebe, die auf eine gute Strassenerschließung angewiesen sind, sollen gemäss Agglomerationsprogramm 4 Bern siedlungsverträglich weiterentwickelt werden. Gleichzeitig soll die Verkehrsabwicklung verträglicher gestaltet und der Bahnhof Niederwangen als ÖV-Knotenpunkt verbessert werden.

Eine wichtige Massnahme im Horizont 2030 zur Verbesserung der Erschliessung des Gebiets Juch-Hallmatt über die Strasse ist die Einführung einer Dosierstelle auf der Hallmattstrasse, beim Kreisel des Autobahnanschlusses. Dieses Vorhaben ist Bestandteil des Verkehrsmanagements Köniz - Bern Süd, welches die Erarbeitung von Massnahmen für die Steuerung des motorisierten Verkehrs und für die ÖV-Priorisierung vorsieht. Mit der Realisierung der geplanten Massnahmen an der Riedmoos- und Freiburgstrasse ist der ViV-Standort sicherer und leichter zu Fuss und mit dem Velo erreichbar.

#### *Ziffer 4 Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr*

Das Gebiet Niederwangen wird heute durch die beiden S-Bahnlinien S1 und S2 im Halbstundentakt erschlossen. Diese verkehren kurz aufeinanderfolgend zum Bahnhof Niederwangen sowie Richtung Bümpfliz Süd und Europaplatz. Der Bahnhof Niederwangen (Angebotsstufe 3) liegt südlich des ViV-Standorts Köniz, Juch-Hallmatt und ist zu Fuss in ca. 11 Minuten erreichbar. Die Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof Niederwangen führt über die Hallmatt- und Riedmoosstrasse. Durch die Anbindung an die Bahn liegt der südliche Teil des Betrachtungsperimeters in der sehr guten Gütekasse B.

Das Gebiet Juch-Hallmatt ist zusätzlich mit den Buslinien 22, 27, 31 an das ÖV-Netz angebunden. Der Perimeter der UeO und der östliche Teil des Betrachtungsperimeters befinden sich in der guten Gütekasse C, während der Perimeter der «UeO Rehhag», das BAUHAUS und der Autohändler in der genügenden Gütekasse D liegen. An den Knoten und auf den Strecken wird der öffentliche Verkehr im Bearbeitungsperimeter momentan nicht priorisiert.

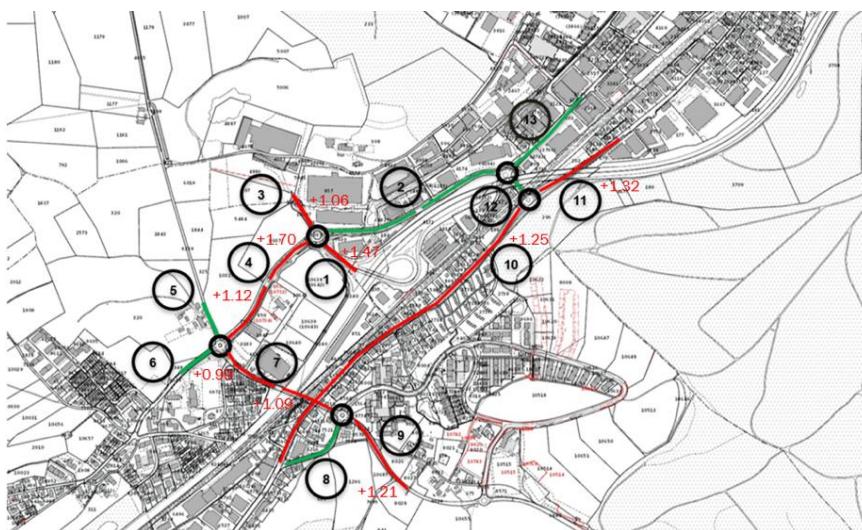
Voraussetzung gemäss Massnahmenblatt B\_02 zur Realisierung eines ViV ist eine ÖV-Erschliessung mit einer Haltestelle einer bestehenden Linie. Diese darf höchstens 300 m (Weglänge zu Fuss) von einem

Haupteingang entfernt sein. Für ViV-Anlagen im Bereich Arbeiten hat diese Haltestelle mindestens mit einer Angebotsstufe 3 gemäss Angebotsbeschluss (Halbstundentakt, 26-39 Kurspaare pro Tag) bedient zu werden bzw. im Bereich Einkaufen und Freizeit mit einer Angebotsstufe 4 gemäss Angebotsbeschluss (mind. Halbstundentakt, 40 und mehr Kurspaare pro Tag). Beim untersuchten ViV-Standort können folgende Angebotsstufen für die wesentlichen bestehenden und geplanten Nutzungen nachgewiesen werden: Das BAUHAUS wird von der Linie 31 erschlossen. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Niederwangen liegt in unmittelbarer Nähe des Haupteingangs, diejenige in Fahrtrichtung Europaplatz liegt ca. 260 m entfernt, also noch innerhalb der erforderlichen 300 m. Die bestehende Buslinie 31 weist jedoch lediglich eine Angebotsstufe 3 auf. Die S-Bahn bedient das Gebiet mit der Angebotsstufe 3. Ein Teil des Gebiets (Baufelder 3 – 6) ist mehr als 300 m von den Bus- und S-Bahn-Haltestellen entfernt.

#### *Ziffer 5 Auswirkungen auf räumliches Umfeld, Umweltbelastung und Strassenkapazität*

Räumliches Umfeld: Das Gebiet um den ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt verfügt über keine besonderen städtebaulichen Qualitäten, die Baustruktur kann als dispers bezeichnet werden. Das Siedlungsbild wird geprägt durch Verkehrsinfrastrukturen. Im Bereich des ViV-Standorts und entlang der Verkehrsachsen dominiert eine gewerblich-industrielle Nutzung. Von den Entwicklungen am ViV-Standort sind keine nennenswerten Beeinträchtigungen der Siedlungsqualität zu erwarten.

Umweltbelastung: Aufgrund der durch die Entwicklungen induzierten Verkehrszunahme kommt es im Zustand 2030 an gewissen Stellen zu grösseren Lärm- und Luftbelastungen. Bei den bereits aus Verkehrsicht kritischen Strassenabschnitten (Autobahnanschluss, Hallmattstrasse und Riedmoosstrasse sowie Erschliessungsstrasse BAUHAUS/Rehhag) erreichen oder überschreiten die prognostizierten Lärmemissionszunahmen die Wahrnehmbarkeitsgrenze gemäss BAFU von +1.0 dBA. Beim Autobahnanschluss Abschnitt der Hallmattstrasse westlich des Knotens Anschlusskreisel N12 sind die Überschreitungen deutlich; bei den anderen Abschnitten der Hallmatt- und Riedmoosstrasse sowie bei der Erschliessungsstrasse BAUHAUS/Rehhag sind die Überschreitungen nur knapp (1.0 bzw. 1.1 dBA auf eine Stelle nach dem Komma gerundet).



**Legende:**

- Lärmemissionszunahmen unterschreiten die Wahrnehmbarkeitsgrenze gemäss BAFU von +1.0 dBA (im Sinne von Art. 9 LSV)
- Lärmemissionszunahmen erreichen oder überschreiten die Wahrnehmbarkeitsgrenze gemäss BAFU von +1.0 dBA

Abbildung 6: Lärmemissionszunahmen bei den untersuchten Strassenabschnitten am ViV-Standort Köniz Juch-Hallmatt – Betriebs- / Beurteilungszustand 2030 (Quelle: B+S AG)

Zusätzlich wird die Wahrnehmbarkeitsgrenze bei Abschnitten der Landdorfstrasse und der Freiburgstrasse überschritten, welche aus Sicht verkehrlicher Leistungsfähigkeit unkritisch sind. Dabei sind auch Wohnnutzungen betroffen. Die DTV-Zunahmen von +30-35% sind vermutlich weniger eine Folge der Verkehrserzeugung aus bzw. im Untersuchungsperimeter, als aus der Entwicklung bei den übrigen überbaubaren Flächen im Wangental.

Beim prognostizierten Zustand 2030 ist aus Sicht Luftreinhaltung nur beim Abschnitt der Hallmattstrasse westlich des Knotens Anschlusskreisel N12 eine Überschreitung der zulässigen Belastbarkeit zu erwarten.

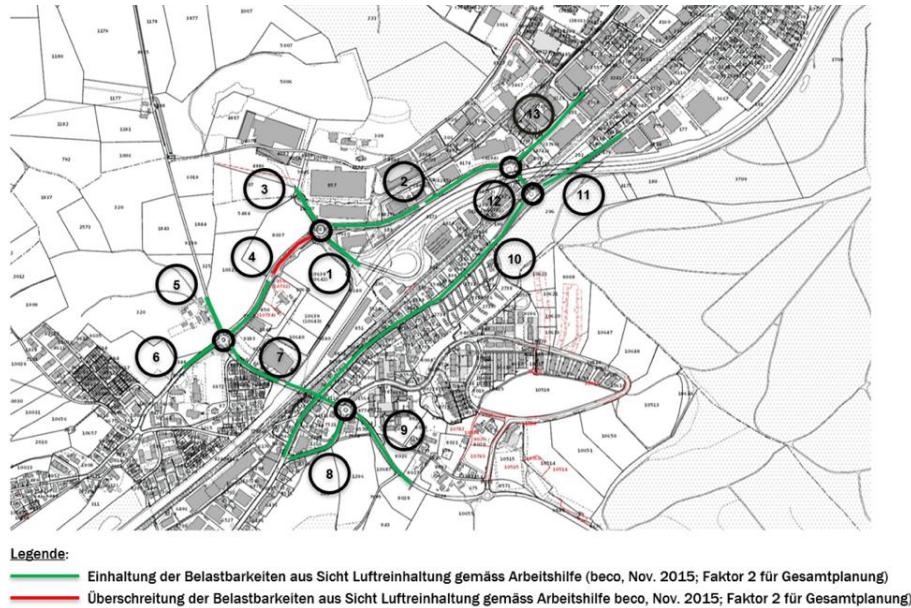


Abbildung 7: Einhaltung/Überschreitung der Belastbarkeiten aus Sicht Luftreinhaltung bei den untersuchten Strassen-abschnitten am ViV-Standort Köniz Juch-Hallmatt – Betriebs- / Beurteilungszustand 2030 (Quelle: B+S AG)

**Strassenkapazitäten:** Aus der Untersuchung der Leistungsfähigkeit in der Abendspitzenstunde für den Zustand 2030 resultiert bei den Knoten Autobahnzubringer/Hallmattstrasse resp. Riedmoos-/Hallmattstrasse eine «völlig ungenügende» Verkehrsqualität (LOS F). In der Abendspitzenstunde ist über die gesamte Stunde mit einer Überlastung der beiden Knoten zu rechnen. Die weiteren Knoten im Betrachtungsperimeter weisen eine «sehr gute» (LOS A) und «zufriedenstellende» (LOS C) Verkehrsqualität auf.

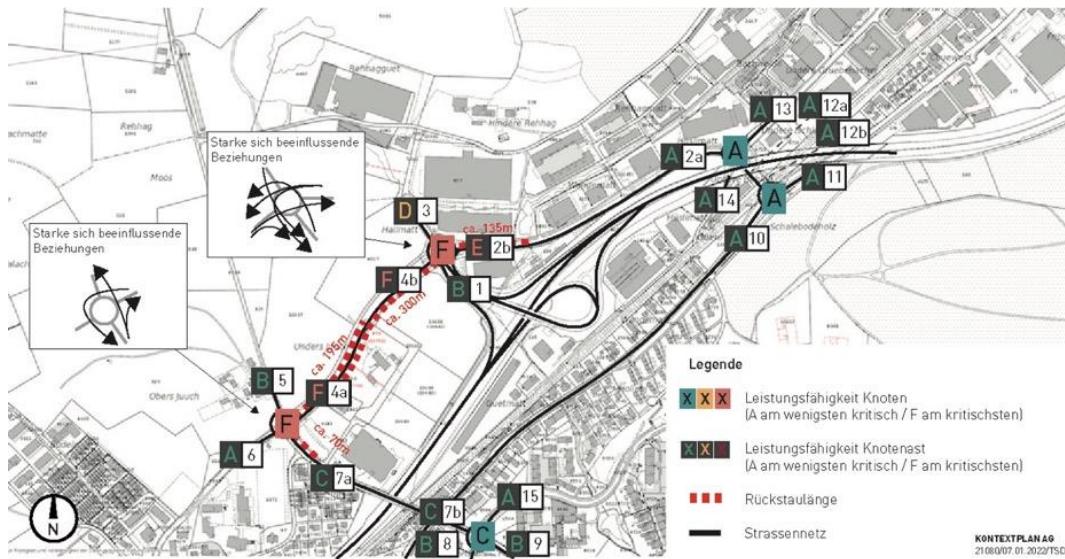


Abbildung 8: Verkehrsqualität pro Knotenast und Knoten für die relevanten Knoten am ViV-Standort Köniz Juch-Hallmatt (LOS bezieht sich auf ASP und nicht auf DTV) – Betriebs- / Beurteilungszustand 2030 (Quelle: Kontextplan)

Als Folge der Überlastung entstehen in der Abendspitzenstunde bei den Knoten Autobahnzubringer/Hallmattstrasse und Riedmoos-/Hallmattstrasse lange Wartezeiten und ein Rückstau, welcher sich nicht abbaut. In der Folge entstehen starke Behinderungen auf der Hallmattstrasse für die Buslinie 31, auf der Riedmoosstrasse für die Buslinien 31 und 22 in Richtung Norden sowie auf der Wangenstrasse für die Buslinie 27, da die betroffenen Abschnitte über keine Buspriorisierungsmassnahmen verfügen. Hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität verschlechtert sich die Situation auf diesen Abschnitten für den Fuss- und

Veloverkehr stark. Durch den langen Rückstau können unübersichtliche Situationen an den Knoten und Querungsstellen entstehen, die zu Unfällen führen können. Sich stark beeinflussende Fahrbeziehungen an den beiden überlasteten Knoten führen in Richtung Autobahnzubringer, auf die Hallmatt- und Riedmoosstrasse und sind massgebend für die Leistungsfähigkeit.

Die Leistungsfähigkeit an den Kreisen beim Autobahnzubringer und an der Riedmoos-/Hallmattstrasse ist zukünftig ohne Massnahmen in der Abendspitzenstunde nicht gewährleistet (siehe auch Erkenntnisse aus Phase III der Verkehrsentwicklungsstudie Wangental, 2021). Auf den weiteren Abschnitten und Knoten ist die Funktionalität des Verkehrssystems bis 2030 gewährleistet.

### Fazit

Die Untersuchung hat gezeigt, dass die Entwicklungen des ViV-Standorts sowie im Umfeld des Standorts zu einer Verkehrsüberlastung führen mit Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und die Lärmemissionen. Bei der Beurteilung der oben erläuterten Resultate ist gleichzeitig zu beachten, dass der maximale Realisierungsgrad bis 2030 angenommen wurde. Dabei wurden Entwicklungen innerhalb des Perimeters der «UeO Juch/Hallmatt Niederwangen; ZPP Nr. 7/3», die beabsichtigte Entwicklung gemäss «UeO Rehhag» sowie die Entwicklungen im Wangental gemäss Verkehrsentwicklungsstudie Wangental (2021) berücksichtigt. Die durch die Entwicklungen erzeugten Mehrfahrten im Betrachtungsperimeter sind nicht nur auf den ViV-Standort zurückzuführen, sondern zu ca. 55% ebenfalls auf Entwicklungen im (grösseren) Umfeld. Bei der Beurteilung der Lärmsituation erfolgte zudem nur eine emissionsseitige Betrachtung. Auch ist die angewandte Methodik kritisch zu beurteilen, da nicht ein Einzelvorhaben, sondern ein Gebiet geprüft wurde und somit die Beurteilung eher strenger ist.

An einer Entwicklung des ViV-Standorts Köniz, Juch-Hallmatt (u. a. Realisierung des kantonalen Polizeizentrums, Weiterentwicklung des ESP Köniz Juch und Fokusraum Köniz Niederwangen) besteht ein übergeordnetes Interesse. Der ViV-Standort verfügt aufgrund seiner Lage und seiner Strassenerschliessung über gute Voraussetzungen für eine MIV-affine Entwicklung. Der ViV-Standort liegt in einem Gebiet, das geprägt ist durch Arbeitsnutzungen. Es liegen keine grösseren Wohngebiete in unmittelbarer Nähe zum ViV-Standort.

Der ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt wird im Massnahmenblatt B\_02 aufgenommen. Aufgrund der verkehrlichen Situation im zukünftigen Betriebs- / Beurteilungszustand 2030 gilt der ViV-Standort noch nicht als abgestimmt bzw. sind die Auswirkungen des ViV-Standorts nicht verträglich insb. hinsichtlich der Strassenkapazitäten und Umweltbelastung. Vor diesem Hintergrund wird der ViV-Standort nicht festgesetzt, sondern als Zwischenergebnis aufgenommen.

Der Regulierungsperimeter des ViV-Standorts Köniz, Juch-Hallmatt umfasst das Gebiet der «UeO Juch/Hallmatt Niederwangen; ZPP Nr. 7/3». Nicht in den Perimeter einbezogen wird das Rehhag-Areal. Zwar weist dieses einen räumlichen Zusammenhang mit dem Gebiet der «UeO Juch/Hallmatt Niederwangen; ZPP Nr. 7/3» auf. Die Zu- und Wegfahrt zum Rehhag-Areal hat gemäss «UeO Rehhag» ausschliesslich über den noch zu erstellenden Anschluss an den Kreisel BAUHAUS (und folglich über den Kreisel Autobahnzubringer) zu erfolgen. Die Nutzung unterscheidet sich im Horizont 2030 jedoch erheblich von jener im Perimeter der «UeO Juch/Hallmatt Niederwangen; ZPP Nr. 7/3». Das Rehhag-Areal verursacht während der Auffüllung der alten Tongrube maximal 1'200 Fahrten DTV, wovon ein sehr hoher Anteil auf LKW-Fahrten entfällt. Des Weiteren ist die «UeO Rehhag» noch nicht rechtskräftig, es läuft ein Beschwerdeverfahren. Wann und inwiefern die beabsichtigt oder eine alternative Nutzung im Gebiet der UeO umgesetzt werden kann ist daher fraglich.



Abbildung 9: Regulierungsperimeter ViV-Standort Köniz Juch-Hallmatt (Quelle: Geoportal Kanton Bern)

Für den ViV-Standort Köniz, Juch-Hallmatt wird im Massnahmenblatt B\_02 eine Fahrtenzahl von 8'000 Fahrten DTV Gesamtfahrten aufgenommen. Die Fahrtenzahl umfasst analog zu den Bestimmungen der UeO alle Fahrten, welche durch Nutzungen innerhalb des Regulierungsperimeters des ViV-Standorts erzeugt werden.

Eine Aufstufung vom Koordinationsstand Zwischenergebnis zum Koordinationsstand Festsetzung kann im Rahmen einer folgenden, ordentlichen Richtplan-Anpassung erfolgen. Dabei erfolgt eine erneute Prüfung der Planungsgrundsätze. Damit der Planungsgrundsatz 5 als erfüllt betrachtet werden kann, d.h. die Realisierung des ViV-Standorts in den Bereichen räumliches Umfeld, Umweltbelastung und Strassenkapazitäten als verträglich beurteilt werden kann, ist insbesondere folgendes aufzuzeigen. Die aufgeführten Massnahmen basieren mehrheitlich auf der Verkehrsentwicklungsstudie Wangental (2021), wobei für die einzelne Umsetzung die jeweils zuständige Behörde (Kanton, Region, Standortgemeinde, umliegende Gemeinden) verantwortlich ist.

- Die in der Verkehrsstudie Wangental erarbeiteten Prognosen zeigen, dass die Kreisel Riedmoosstrasse und Autobahnzubringer mit den vorgesehenen Entwicklungen mittelfristig (2027 – 2033) überlastet werden. Demzufolge werden negative Auswirkungen auf die Betriebsqualität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs erwartet (Pünktlichkeit, Gewährleistung Taktintervall und Anschlüsse). Um dies zu verhindern muss der Verkehrszunahme mit geeigneten Massnahmen (bspw. Vorgaben zum Modal Split, Fahrtenbeschränkungen; vgl. auch Alinea 2) entgegengewirkt werden. Diese sind im RGSK Bern-Mittelland oder anderen verbindlichen kommunalen Instrumenten (wie Überbauungsordnungen oder kommunale Richtpläne) festzuhalten.
- Im Bereich Mobilitätsmanagement muss mittels grundeigentümerverbindlichen Planungen sichergestellt werden, dass Entwicklungsgebiete sowie grösseren Bauvorhaben möglichst wenig zusätzliche Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr generieren. Dafür sind Mobilitätsvorgaben pro Entwicklungsgebiet in den Gemeinden Köniz, Bern und Neuenegg für alle Verkehrsmittel zu definieren und von den Grundeigentümern oder Investoren umzusetzen.

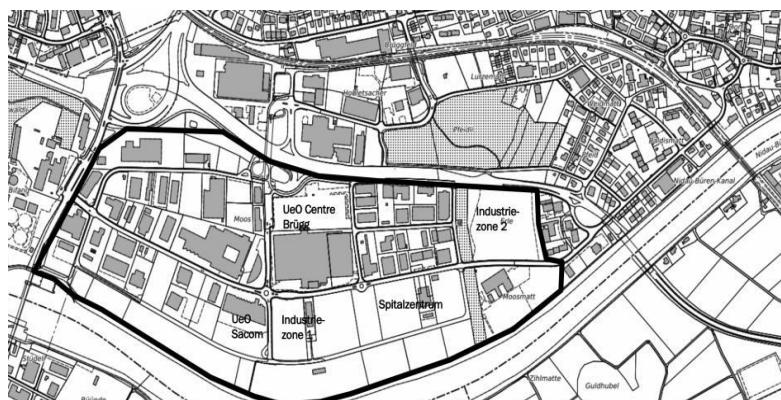
- Die Massnahmen für die Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrserschliessung, insbesondere die Fussgängerverbindung Bahnhof Niederwangen – FUST/Polizeizentrum, sind gemäss der Verkehrsstudie Wangental umzusetzen.
- Mit Verkehrsmanagement-Massnahmen an den Knoten Riedmoosstrasse und Autobahnzubringer muss der Verkehrsfluss in den Spitzenstunden besser gesteuert und der öffentliche Verkehr priorisiert werden.
- Um die effektive Verkehrszunahme messen und frühzeitig beurteilen zu können, müssen die Gemeinde Köniz und der Kanton ein Monitoring & Controlling Wangental durchführen. Weitere Schritte wie Dosierstellen in der Riedmoosstrasse nördlich des Kreisels und in der Landorfstrasse im Bereich des Kreisels Papillonallee oder eine Busspur sind je nach Ergebnisse des Monitorings denkbar. Falls die prognostizierte Verkehrszunahme langfristig (ab 2040) trotzdem eintrifft, müssten bauliche Anpassungen bei den Kreiseln Riedmoosstrasse und Autobahnzubringer in Betracht gezogen werden.
- Ferner ist zu beachten, dass allfällige neue ViV-Anlagen innerhalb des ViV-Standorts über eine Haltestelle einer bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs gemäss Angebotsbeschluss verfügen müssen, die höchstens in 300 Meter Entfernung (Weglänge zu Fuss) von einem Haupteingang entfernt liegt.
- Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass allfällige verkehrsintensive Vorhaben im Bereich Einkaufen und Freizeit die Bestimmungen (noch) nicht erfüllen. Namentlich ist Ziffer 4 der Planungsgrundsätze, wonach ViV-Anlagen im Bereich Einkauf und Freizeit eine Angebotsstufe 4 aufweisen müssen, nicht erfüllt.

### c) Construction du nouvel hôpital de Bienne à Brügg

Les principes d'aménagement selon la fiche de mesure B\_02 ont été examinés par un bureau externe mandaté à cet effet. L'examen de l'impact de la construction du nouvel hôpital sur le site destiné à des PIF de Brügg s'est fait selon une méthode analogue à celle appliquée pour les autres sites de la fiche de mesure B\_02 qui ont été examinés en vertu du nouveau droit. L'analyse tient compte des évolutions que connaîtra probablement le périmètre concerné d'ici 2030.

#### Contexte et conditions

Le Centre hospitalier Bienne (CHB) a prévu de déplacer ses locaux de Bienne à Brügg. Le bâtiment du quartier de Beaumont sera délaissé au profit d'un nouvel hôpital aux Marais-de-Brügg. Pour l'étude de faisabilité relative à la construction d'un nouveau complexe hospitalier à Brügg, les chiffres retenus sont de 3500 trajets comme limite supérieure et de 2800 (sans les chiffres relatifs aux ambulances, aux urgences et aux livraisons) en cas de restriction volontaire. Par conséquent le nouvel hôpital est considéré comme un PIF, plus précisément une installation de PIF et doit être examiné conformément au nouveau droit, ainsi qu'inscrit dans la planification directrice. Cela signifie que les dispositions de la fiche de mesure B\_02 du plan directeur cantonal s'appliquent. L'octroi d'un permis de construire presuppose l'inscription du site dédié à des PIF dans la CRTU Bienne-Seeland ou dans le plan directeur cantonal.



Périmètre examiné des Marais-de-Brügg comprenant le site destiné à des PIF existant (Centre Brügg) et le site projeté (nouvel hôpital biennois à Brügg)

Source: Kontextplan

Le périmètre examiné des Marais-de-Brügg peut connaître différentes évolutions, en plus de la construction du nouveau centre hospitalier biennois. Lors de l'examen et de la désignation du site susceptible d'accueillir l'installation de PIF du nouvel hôpital, des questions se sont donc posées au sujet du site destiné à des PIF existant de Centre Brügg ainsi qu'à propos des autres potentielles évolutions d'ici 2030 dans le périmètre des Marais-de-Brügg. L'évaluation s'est déroulée en trois étapes: l'analyse de la situation actuelle (situation de départ), l'examen de l'impact à l'horizon 2030 (état projeté) et l'examen du respect des principes d'aménagement, désignation du périmètre de la réglementation et du nombre de trajets pour le site du nouvel hôpital comprise.

La situation de départ correspond au trafic de 2018 et 2019, tandis que l'état projeté présente deux scénarios différents pour 2030. Ces scénarios tiennent compte du volume de trafic supplémentaire lié aussi bien au nouvel hôpital qu'au développement et à la densification du périmètre examiné. La répartition du nouveau trafic sur le réseau a été effectuée selon les hypothèses retenues dans l'expertise de circulation qui a été établie dans le cadre de l'étude de faisabilité (expertise du bureau Dudler). Dans l'analyse de la situation actuelle, les chiffres effectifs en moyenne des dernières années, de quelque 6000 trajets (TJM), du site de Centre Brügg ont été comptabilisés pour l'examen. Selon le contingentement approuvé, environ 6150 trajets supplémentaires étaient encore possibles pour le site de Centre Brügg sur la base de la situation actuelle (= ancienne législation). Cependant, le seuil maximal d'utilisation et le nombre maximal de places de stationnement fixés conformément au permis de construire en vigueur ont été atteints pour ce site.

## **Examen de l'impact à l'horizon 2030**

### *Urbanisme*

La construction du nouvel hôpital à Brügg est prévue dans la zone artisanale et industrielle d'un seul tenant bâtie de manière relativement dense, dans la partie méridionale de la commune, entre la Portstrasse, l'autoroute A6 et le canal Nidau-Büren. L'intégration urbanistique de la nouvelle construction est attestée par l'étude de faisabilité de 2020 et garantie. Aux alentours du site destiné à des PIF examiné, les zones sont principalement affectées aux activités, au commerce et à l'artisanat et à la circulation. Le périmètre des Marais-de-Brügg est par conséquent déjà exposé aux émissions de bruit et de substances polluantes. La réalisation du projet d'hôpital constitue plutôt une revalorisation qu'une atteinte supplémentaire portée à la qualité du milieu bâti.

### *Trafic*

Selon le chiffre 5 des principes d'aménagement applicables à la pesée des intérêts et à la désignation des sites susceptibles d'accueillir des PIF, l'impact de l'utilisation prévue et possible et de l'augmentation du volume de trafic qui en résulte est étudié pour le site destiné à des PIF examiné. L'un des aspects de l'examen concerne les répercussions sur la capacité du réseau routier (à plus grande échelle également: routes de liaison principales, nœuds importants).

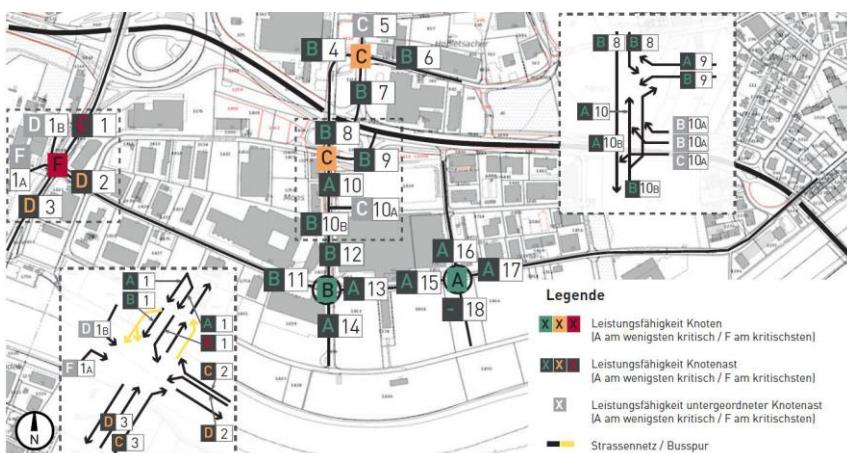
Les répercussions sont mesurées au moyen d'une analyse des performances du réseau de routes de liaison principales aux nœuds importants du périmètre examiné lors des heures de pointe de fin de journée. Pour chaque nœud, la performance a été évaluée selon les niveaux de qualité de trafic définis dans les normes VSS 40 024 a. Un niveau D est considéré comme suffisant. Dès le niveau E, le flux de trafic est estimé comme insuffisant et la capacité du réseau comme dépassée.

Pour le site destiné à des PIF de la construction du nouvel hôpital, l'analyse expliquée ci-dessus a porté sur les différentes situations suivantes:

- Situation de départ (2018 et 2019)
- État projeté d'exploitation à l'horizon 2030 (scénario 1)
- État projeté d'exploitation à l'horizon 2030 (scénario 2)

La différence faite entre les scénarios 1 et 2 découle uniquement des hypothèses retenues concernant l'augmentation future du volume de trafic lié au centre d'achat du site de Centre Brügg. Dans le premier scénario, les chiffres utilisés correspondent au nombre de trajets effectifs actuel (6000, TJM<sub>PIF</sub>). Le second scénario prévoit une augmentation du nombre de trajets allant jusqu'à la valeur maximale du contingentement approuvé pour le site de Centre Brügg (12 150 trajets [TJM<sub>PIF</sub>], conformément aux anciennes dispositions légales). Étant donné que ce site a déjà atteint le seuil maximal d'utilisation et le nombre maximal de places de stationnement fixés conformément au permis de construire en vigueur et qu'il ne pourrait pas se développer davantage sans que soit prouvée la capacité du système de transport dans le cadre d'une procédure d'octroi du permis de construire, la probabilité d'occurrence du scénario 2 est très faible.

Concernant l'examen de la **situation de départ**, à l'instar de l'état projeté d'exploitation, les données quantitatives de la charge de trafic sont reprises de l'expertise de circulation faite pour le site examiné. Par ailleurs, les données de 2019 des feux de signalisation des trois nœuds ont été utilisées et ont fait l'objet d'un contrôle de plausibilité sur la base des chiffres de 2021, tandis que les indications des deux giratoires datent de 2018. Le calcul pour le site du nouvel hôpital a pris en compte un volume de trafic équivalent à 2800 trajets (TJM) principalement relié au réseau routier par le giratoire de la Erlenstrasse et de la Wasserstrasse. Les résultats de l'analyse, présentés ci-après, se détérioreraient, quand bien même l'aggravation ne serait que limitée, selon les pronostics du volume de trajets fixés à 3500 (TJM). Le nœud de la Portstrasse et de la Erlenstrasse, géré par des feux de signalisation, était déjà exposé à une très lourde charge en 2019 (niveau E pour le flux principal, niveau F pour le flux subordonné). Ces résultats régissent la programmation horaire des feux. La gestion dynamique des feux de signalisation ne pourrait avoir un effet positif que minime sur le niveau de qualité du trafic par rapport à la programmation horaire. Le niveau F est donné à l'ensemble du nœud. Ce niveau découle toutefois uniquement du flux de la sortie de l'usine d'incinération des ordures ménagères de la Müve. Il s'agit dans ce cas d'un flux subordonné qui ne détermine pas le fonctionnement de l'ensemble du système. L'amélioration de la capacité du nœud impliquerait la garantie d'une augmentation de la durée des feux verts pour le flux posant problème selon la situation actuelle. Aujourd'hui, la mesure dans laquelle cette garantie semble pouvoir être donnée est faible.



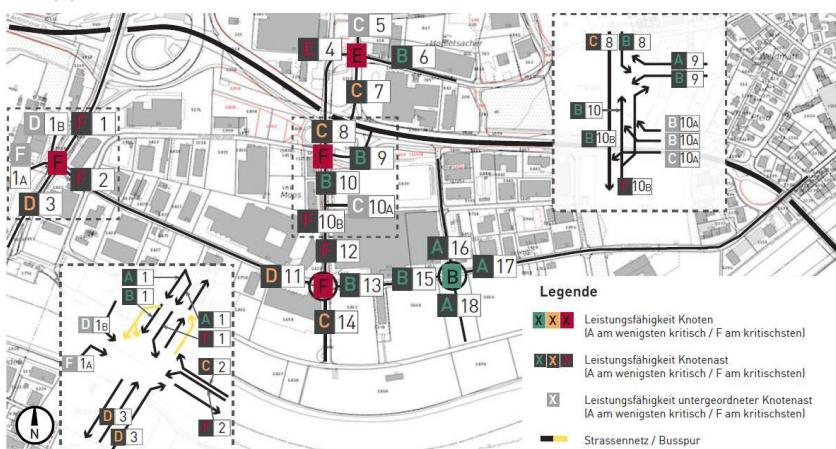
Qualité du trafic par axe et par nœud déterminants dans le périmètre des Marais-de-Brügg  
Le niveau de qualité est fixé en fonction des heures de pointe de fin de journée.

Situation de départ selon les données de 2018 et 2019 (source: Kontextplan)

Ainsi, la qualité de trafic notamment constatée aux routes régulées par les feux de signalisation (Portstrasse et Mittelstrasse) est problématique selon l'analyse de la situation actuelle. Cependant, ce nœud ne doit être jugé pertinent que dans une faible mesure pour le site destiné à des PIF examiné présentement et la coordination en matière d'aménagement, car le trafic généré par ce site empruntant ce nœud est de proportion relativement faible. Le trafic supplémentaire qui en découle concerne en effet principalement les nœuds de la Erlenstrasse et de la Mittelstrasse ainsi que de la Erlenstrasse et de la Wassersstrasse. Cela signifie aussi que la qualité du trafic au nœud de la Erlenstrasse et de la Portstrasse est

déjà insuffisante aujourd'hui, et donc que ce niveau de qualité ne dépend pas de la réalisation du site destiné à des PIF du nouvel hôpital. Une solution doit par conséquent être trouvée indépendamment du projet examiné. Aussi, ce nœud ne doit pas entrer en ligne de compte lors de l'examen devant déterminer si le projet de site destiné à des PIF est supportable en matière de transports, d'autant plus que l'infrastructure routière de l'emplacement appartient à la Confédération (OFROU). Il y a donc lieu de conclure que les tronçons déterminants pour le site de la construction du nouvel hôpital doivent être classés, selon la situation de départ, comme ne posant pas de problème. La conclusion tirée vaut à la fois pour le trafic individuel motorisé (TIM) et pour les transports publics (bus).

S'agissant du **scénario 1** envisagé pour l'**état projeté d'exploitation**, la charge de trafic pour 2030 a été estimée sur la base des développements qui se réaliseront dans cet horizon dans le périmètre des Marais-de-Brügg (selon l'expertise de circulation de 2020) compte tenu de la construction du nouvel hôpital, mais sans considération pour une augmentation des trajets vers et depuis le centre d'achat (Centre Brügg).



Qualité du trafic par axe et par nœud déterminants dans le périmètre des Marais-de-Brügg  
Premier scénario envisagé pour l'état projeté d'exploitation en 2030 (source: KXP)

Selon les hypothèses retenues pour le scénario 1, l'analyse de la capacité du réseau aux heures de pointe en fin de journée révèle que le niveau de qualité est insuffisant (F) aux nœuds se trouvant à proximité directe du site destiné à des PIF examiné, c'est-à-dire celui de la Mittelstrasse et de la Erlenstrasse ainsi que celui de la Mittelstrasse Nord et de l'autoroute A6. À ces heures, il faut tabler sur une surcharge continue pour les deux nœuds. En revanche, le niveau est bon (B) au giratoire de la Erlenstrasse et de la Wasserstrasse, devant assurer la liaison avec le nouvel hôpital.

Dans le cadre de la présente analyse, l'impact des transports publics sur la capacité des nœuds n'a pas été abordé dans le détail. Il existe actuellement un projet de création d'une ligne de bus supplémentaire. Il est prévu que cette ligne passe par les deux giratoires de la Erlenstrasse ainsi que par le nœud de la Portstrasse et de la Erlenstrasse. Elle aurait un effet négatif péjorant encore la capacité de ce nœud puisqu'elle diminuerait la durée des feux verts à la disposition du reste du trafic. On estime que le temps d'attente va s'accroître et que la file d'attente ne pourra pas diminuer tout au long de l'heure de pointe. La situation constitue une entrave importante pour la Erlenstrasse (ligne de bus 2) et la Mittelstrasse ainsi que la Industriestrasse (ligne 12) étant donné qu'aucune mesure donnant la priorité aux bus n'est envisagée sur ces tronçons, hormis au nœud de la Portstrasse et de la Erlenstrasse. Il convient néanmoins de noter que l'amélioration de l'offre des transports publics a un effet de levier, qui à son tour donne vraisemblablement lieu à une réduction de la charge TIM globale dans le périmètre des Marais-de-Brügg.

La comparaison entre les données de 2018 et 2019 et les résultats du scénario 1 montre que les chiffres dont il est tenu compte pour le périmètre examiné prévoient une augmentation du trafic journalier moyen généré de 7300 trajets au total (+ 2800 trajets pour le complexe hospitalier et + 4500 pour le développe-

ment résiduel). La part prépondérante de l'augmentation n'est pas liée à l'hôpital, mais au développement d'autres zones. Même si on se contente de considérer, comme pour la situation de départ, les nœuds de communication directement concernés qui se trouvent à proximité immédiate du nouvel hôpital, il faut partir du principe que le volume de trafic supplémentaire ne pourra pas être maîtrisé sans mesures d'endiguement et/ou sans adaptations de l'infrastructure routière. Contrairement aux nœuds situés directement au sud et au nord de l'autoroute A6, ces tronçons relèvent des compétences communale et cantonale, ce qui facilite la mise en place de telles mesures.

S'agissant du **scénario 2** envisagé pour l'**état projeté d'exploitation**, la charge de trafic est supérieure d'environ 6150 trajets à celle indiquée pour le scénario 1 en raison de la circulation liée au Centre Brügg (cf. chap. 2.2 et tableau 6). Par conséquent, la part prépondérante du volume de trafic supplémentaire par rapport à la situation de départ provient du Centre Brügg et du développement d'autres zones, non pas du nouveau centre hospitalier. Les conséquences selon le scénario 2 sont les mêmes que celle détaillées pour le scénario 1. Les problèmes décrits se trouvent toutefois aggravés. Il n'est toutefois pas possible d'imaginer que tous les potentiels de développement auront été activés d'ici à 2030. Avant la réalisation d'éventuels autres développements, la capacité du système de transport doit en outre être prouvée lors de la procédure d'octroi du permis de construire. Cela vaut en particulier pour les transformations qui seraient envisagées concernant le Centre Brügg et dans l'éventualité d'une augmentation du nombre de trajets demandée par rapport au statu quo. Par conséquent, il est renoncé à toute description davantage détaillée du scénario 2.

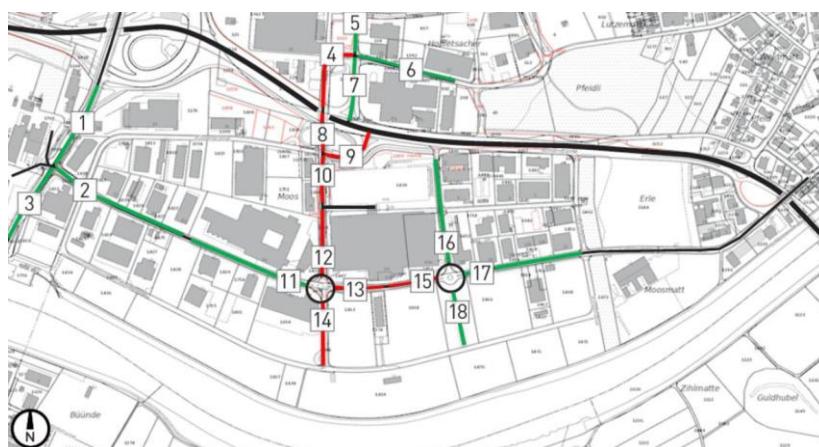
#### *Environnement*

En raison de la proximité immédiate du raccordement de Brügg à la route nationale N6 Berne – Bienne, du bruit qu'il cause et des émissions de substances polluantes qui en résultent, une atteinte est déjà portée de manière accrue à l'environnement dans le périmètre examiné ou le long des tronçons de route étudiés.

S'agissant du **bruit**, les dispositions légales suivantes sont applicables:

«L'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner:

- un dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou
- la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement.»



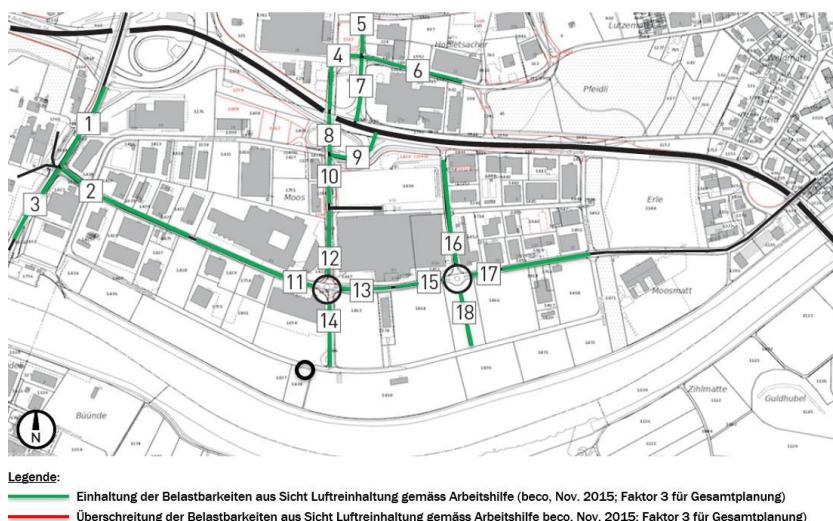
Augmentations des immissions de bruit dans les tronçons étudiés du périmètre des Marais-de-Brügg  
Premier scénario envisagé pour l'état projeté d'exploitation en 2030 (source: B+S AG)

Sur la base des augmentations d'immissions de bruit calculées selon le **scénario 1**, il est possible de déduire que les valeurs restent en deçà de la limite définie par l'OFEV, de +1,0 dB(A), dans les quartiers

d'habitation longeant l'axe de transit de Brügg (Bielstrasse, Hauptstrasse) et les tronçons de la Erlensstrasse (est), de la Neubrückstrasse et de la Poststrasse. Les tronçons qui posent problème se concentrent dans les zones industrielles et artisanales.

S'agissant du **scénario 2** (+13 450 trajets journaliers en moyenne annuelle par rapport à la situation de départ), les immissions de bruit augmentent sur une grande surface sur de très nombreux tronçons et l'augmentation dépasse la valeur limite définie par l'OFEV. Les quartiers d'habitation longeant l'axe de transit de Brügg (Bielstrasse, Hauptstrasse) et les tronçons de la Erlenstrasse (est), de la Neubrückstrasse et de la Poststrasse sont, selon les estimations, exposés à des immissions de bruit supérieures à la limite de +1,0 dB(A) (selon les valeurs indiquées pour les tronçons 6 et 17).

L'examen du respect des **exigences en matière de qualité de l'air** est actuellement régi dans le canton de Berne par le plan de mesures de protection de l'air 2015/2030. Ce plan est entré en force en juin 2015 et prévoit notamment l'application de la mesure V2 concernant les axes de circulation fortement pollués. L'objectif de la mesure est de garantir à long terme, c'est-à-dire à l'horizon 2030, le respect des valeurs limites d'immission (notamment concernant les oxydes d'azote) sur les tronçons routiers fortement pollués (du fait du trafic) par la mise en œuvre au niveau adéquat de dispositifs. L'image ci-après illustre les résultats de l'étude du respect et du dépassement des limites.



Respect (vert) et dépassement (rouge) des valeurs tolérées pour la protection de l'air dans les tronçons étudiés du périmètre des Marais-de-Brügg Premier scénario envisagé pour l'état projeté d'exploitation en 2030 (source: B+S AG)

Dans le **scénario 1**, selon l'analyse globale du périmètre examiné et la multiplication par trois de la marge de manœuvre (autorisée par rapport à un projet individuel), il convient de constater que la valeur tolérée pour la protection de l'air par rapport à la situation de départ (données de 2018 et 2019) est respectée sur tous les tronçons routiers.

Dans le **scénario 2**, selon l'analyse globale du périmètre examiné et la multiplication par trois de la marge de manœuvre (autorisée par rapport à un projet individuel), il convient de constater que la valeur tolérée pour la protection de l'air est dépassée seulement sur les tronçons routiers 10 et 12 de la Mittelstrasse (avec fonction parallèle d'accès autoroutier) directement limitrophes de la sortie du site de Centre Brügg.

## Examen des principes d'aménagement applicables selon la fiche de mesure B\_02

### Chiffre 1: typologie territoriale et réseau de centres

Le périmètre des Marais-de-Brügg relève de la catégorie «centres urbains des agglomérations» selon le projet de territoire du canton de Berne et la mesure C\_02. Il se situe à proximité directe de plusieurs centres (ville de Biel, commune de Port, commune de Brügg) et est désigné comme pôle régional d'activités dans la CRTU.

- ➔ Le chiffre 1 des principes d'aménagement est respecté.

***Chiffre 2: situation***

Le site destiné à des PIF du nouvel hôpital est implanté dans la zone artisanale et industrielle d'un seul tenant bâtie de manière relativement dense de la partie méridionale de la commune de Brügg, entre la Portstrasse, l'autoroute A6 et le canal Nidau-Büren. Il se démarque principalement par son affectation à des activités industrielles et artisanales ainsi que par l'infrastructure de transports. Il jouxte la zone centrale et plusieurs quartiers d'habitation de l'est de la commune et jouit d'un lien direct avec le réseau de transport de rang supérieur, ce qui garantit un bon raccordement du site au réseau de communication et des trajets courts.

- ➔ Le chiffre 2 des principes d'aménagement est respecté.

***Chiffre 3: desserte et accessibilité du site à pied, à vélo et par le TIM***

Le site destiné à des PIF du nouvel hôpital dispose aujourd'hui déjà d'une bonne desserte en matière de mobilité douce (déplacements à pied et à vélo). Les mesures prévues dans le cadre de la construction du nouvel hôpital peuvent apporter d'importantes améliorations au raccordement direct du site. La situation est optimisée pour le déplacement des piétons et des cyclistes eu égard à la sécurité (traversée de voies) et au trafic cycliste. Concernant les routes, la desserte du site est assurée par le réseau de transport de rang supérieur (Portstrasse, Erlenstrasse et autoroute A6).

- ➔ Le chiffre 3 des principes d'aménagement est respecté.

***Chiffre 4: desserte et accessibilité du site par les transports publics***

Le site destiné à des PIF de Centre Brügg est bien desservi par les transports publics (distance à pied d'un arrêt de transports publics et niveau de l'offre). S'agissant du site destiné à des PIF du nouvel hôpital, il faut obligatoirement que l'arrêt existant soit déplacé ou qu'un nouvel arrêt soit créé près de la future entrée principale du bâtiment.

- ➔ Le chiffre 4 des principes d'aménagement est respecté à la condition qu'un arrêt de bus soit placé proche de la future entrée principale.

***Chiffre 5: répercussions sur l'environnement géographique, sur les atteintes portées à l'environnement et sur la capacité du réseau routier***

L'augmentation du trafic prévue par le scénario 1 entraîne des contraintes sensibles à plusieurs croisements ou nœuds pour le TIM. Quant aux transports publics, la même croissance crée de fortes limitations sur la Erlenstrasse pour la ligne de bus 2 et sur la Mittelstrasse et la Industriestrasse pour la ligne 12. Selon le scénario 2, la situation serait encore pire. Sans mesures prises pour l'infrastructure, la qualité de l'exploitation du trafic des bus et un flux satisfaisant du TIM ne pourront probablement pas être garantis aux heures de pointe en fin de journée à plusieurs endroits.

- ➔ Le chiffre 5 des principes d'aménagement ne peut être respecté que moyennant certaines charges.

**Synthèse**

Vu l'analyse des différents principes d'aménagement, les exigences fixées aux chiffres 1 à 4 peuvent être respectées. Par conséquent, le lieu d'implantation prévu pour le nouvel hôpital biennois à Brügg est bien adapté. Concernant les répercussions sur l'environnement géographique, sur les atteintes portées à l'environnement et particulièrement sur la capacité existante du réseau routier (ch. 5 des principes d'aménagement), le projet doit faire l'objet d'une approche différenciée. Dans l'hypothèse où les périodes entourant le projet vont être développées et densifiées à moyen terme, c'est-à-dire d'ici 2030, il faut tabler sur une augmentation de 4000 à 5000 trajets (TJM) par rapport à aujourd'hui, sans compter les 2800 trajets générés par le site destiné à des PIF du nouvel hôpital. Dans la mesure où cette augmentation se réalise indépendamment des trajets liés à l'hôpital, l'infrastructure routière existante ne pourra

probablement pas suffire à maîtriser le volume du trafic et la mise en œuvre de l'offre de transports publics prévue dans le périmètre analysé s'en trouverait notamment compliquée.

Aujourd'hui, il est difficile d'évaluer comment le nombre de trajets va effectivement évoluer d'ici à 2030, abstraction faite du projet de construction du nouvel hôpital, au vu des facteurs en présence que la commune ne peut guère influencer. Le nombre de 4000 à 5000 trajets (TJM) retenu dans la présente étude de trafic constitue une valeur maximale selon l'état des connaissances actuelles (tout comme pour les chiffres soumis dans l'examen de la situation de départ) qui dépasse les pronostics de la commune de Brügg. De plus, la surcharge qui concerne certains tronçons routiers est souvent limitée aux heures de pointe de fin de journée, *de sorte que le volume des trajets journaliers moyens et la conception de la situation globale en matière de trafic devraient être considérés comme moins problématique que ce qu'il paraît sur la base des hypothèses de modélisation de l'étude du trafic. Cela s'explique du fait que les trajets supplémentaires générés par l'hôpital n'auront principalement pas lieu aux heures de pointe en fin de journée.*

En raison des questions qui ne sont pas encore élucidées en lien avec la gestion du volume supplémentaire de trajets générés en parallèle de la construction du nouvel hôpital, attendu d'ici à 2030, le projet de nouvel hôpital est intégré dans le plan directeur cantonal avec le statut d'élément de coordination en cours. Le site doit toutefois avoir le statut d'élément de coordination réglée dans le plan directeur cantonal pour que, en aval, les instruments d'aménagement concernant l'affectation soient susceptibles d'être approuvés et qu'un permis de construire puisse être délivré. Vu le calendrier défini pour l'approbation des instruments d'aménagement concernant l'affectation et pour la réalisation de projet de construction du nouvel hôpital, il n'est pas possible d'attendre le prochain controlling du plan directeur, en 2024, pour le changement de l'état de coordination. Par conséquent, il y a lieu de donner au site destiné à des PIF du nouvel hôpital le statut d'élément de coordination en cours et de l'assortir de charges, qui si elles sont entièrement exécutées permettront de considérer l'élément comme réglé dans le cadre d'une mise à jour de la fiche de mesure du plan directeur cantonal. La responsabilité en la matière incombe à la Direction de l'intérieur et de la justice du canton de Berne.

Pour que le statut de coordination réglée puisse être accordé au site destiné à des PIF du nouvel hôpital, il faut apporter la preuve lors de l'édition des plans d'affectation que les trajets aujourd'hui prévus pour le secteur du bâtiment hospitalier de la zone à planification obligatoire (ZPO) des Marais-de-Brügg pourront être endigués par l'infrastructure routière environnante. Au niveau du plan d'affectation, cette preuve se concrétise selon les modalités suivantes:

- a) Le volume du trafic maximal qui est généré dans le secteur du bâtiment hospitalier de la ZPO (ou d'un autre instrument d'affectation équivalent) doit être fixé de manière contraignante.
- b) Un plan de gestion de la mobilité doit exister pour le périmètre examiné.
- c) Il faut étudier si et, si oui, sous quelle forme des extensions de l'infrastructure des réseaux communal et cantonal attenants sont nécessaires sur la seule base du volume de trajets généré par la construction du nouvel hôpital (probablement 2800 trajets [TJM<sub>PIF</sub>] supplémentaires) et si et comment leur réalisation est garantie.

Le périmètre des Marais-de-Brügg comprend deux installations de PIF: le centre d'achat Centre Brügg (qui est aujourd'hui en même temps le site destiné à des PIF) et le nouvel hôpital biennois de Brügg. Un seul périmètre de réglementation pour l'ensemble de cette partie de la zone industrielle des Marais-de-Brügg est inopportun vu la complexité du lieu, les différents organes responsables, les profils d'utilisation et les différents échéanciers de réalisation. Par ailleurs, les deux installations de PIF remplissent des objectifs distincts et ne sont pas placés sous la responsabilité des mêmes organes (utilisation commerciale, affectation à des besoins publics), raison pour laquelle la création d'un périmètre de réglementation commun entraînerait des difficultés considérables. Deux périmètres de réglementation séparés sont donc nécessaires, tout comme deux sites destinés à des PIF qui comprennent chacun l'installation définie dans le plan de quartier ou l'étude de faisabilité.

La valeur maximale pour le périmètre de réglementation du site prévu du nouvel hôpital est de 2800 trajets ( $TJM_{PIF}$ ). Ce nombre de trajets correspond à un contingentement volontaire issu de l'étude de faisabilité de 2020.

Le périmètre de réglementation du site destiné à des PIF du nouvel hôpital comprend la zone suivante et le nombre de trajets fixé de manière contraignante est de 2800 ( $TJM_{PIF}$ ).



Périmètre de réglementation du nouvel hôpital biennois à Brügg (source: BHP)

## Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

### Objectif

Dans le canton de Berne, l'implantation de vastes processus logistiques doit se faire dans des endroits propices. Les nouvelles affectations logistiques importantes ne doivent à l'avenir plus que se regrouper dans des endroits appropriés disposant d'une bonne desserte par le réseau de transport de rang supérieur et se trouvant déjà dans une zone à bâtir. De plus, la disponibilité des sites bien desservis qui sont déjà largement utilisés pour la logistique doit aussi être garantie à long terme.

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

Intervenants	Réalisation	État de la coordination en général
Canton de Berne: OACOT, OPC, OTP, OEC, OEE	<input type="checkbox"/> À court terme      jusqu'en 2026	Coordination réglée
Cantons: cantons voisins	<input type="checkbox"/> À moyen terme      entre 2027 et 2030	
Régions: Toutes les régions		
Communes: Communes concernées	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
Tiers: Propriétaires fonciers		
Responsabilité: OACOT		

### Mesure

- Le plan directeur cantonal désigne des emplacements étendus favorables à la logistique (cf. verso). Ils se caractérisent par leur statut de pôle industriel et/ou logistique et leur compatibilité avec les utilisations à des fins logistiques au vu de l'infrastructure de transport disponible. Les nouvelles affectations logistiques importantes qui sont soumises à l'obligation de l'étude de l'impact sur l'environnement (places de transbordement des marchandises et centres de distribution disposant d'une surface de stockage des marchandises supérieure à 20 000 m<sup>2</sup> ou d'un volume de stockage supérieur à 120 000 m<sup>3</sup>) doivent prendre place dans de tels sites.
- Des zones concrètes sont désignées comme prioritaires. Il s'agit de lieux, situés dans des emplacements favorables, qui se prêtent bien à des utilisations à des fins logistiques d'envergure. Une distinction est faite entre les zones qui sont déjà affectées à la logistique et qu'il faut préserver, et les sites propices à l'implantation d'activités logistiques nouvelles ou supplémentaires.

### Démarche

- Le canton désigne des emplacements favorables pour des affectations logistiques (cf. verso).
- Le canton désigne, à l'intérieur de ces emplacements, des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques. Il les met à jour au besoin. D'autres zones prioritaires peuvent être désignées; les zones prioritaires existantes peuvent seulement être supprimées s'il ne peut y avoir d'utilisations à des fins logistiques accrues à moyen et long terme.
- Une zone prioritaire est consignée en tant qu'élément de coordination réglée seulement lorsque des bases sont conçues pour les transports et que des analyses détaillées sont menées dans le but de garantir la capacité des réseaux routier et ferroviaire nécessaire à la réalisation d'un projet ainsi que la compatibilité de l'utilisation avec l'environnement. Les voies de raccordement ferroviaires existantes doivent si possible être utilisées. De plus, l'affectation logistique doit également être coordonnée avec le reste des utilisations et les intérêts sur place.
- Les communes tiennent compte des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques dans leurs plans d'affectation. D'autres utilisations restent possibles dans de telles zones mais elles ne doivent pas être prépondérantes.

### Interdépendances/objectifs en concurrence

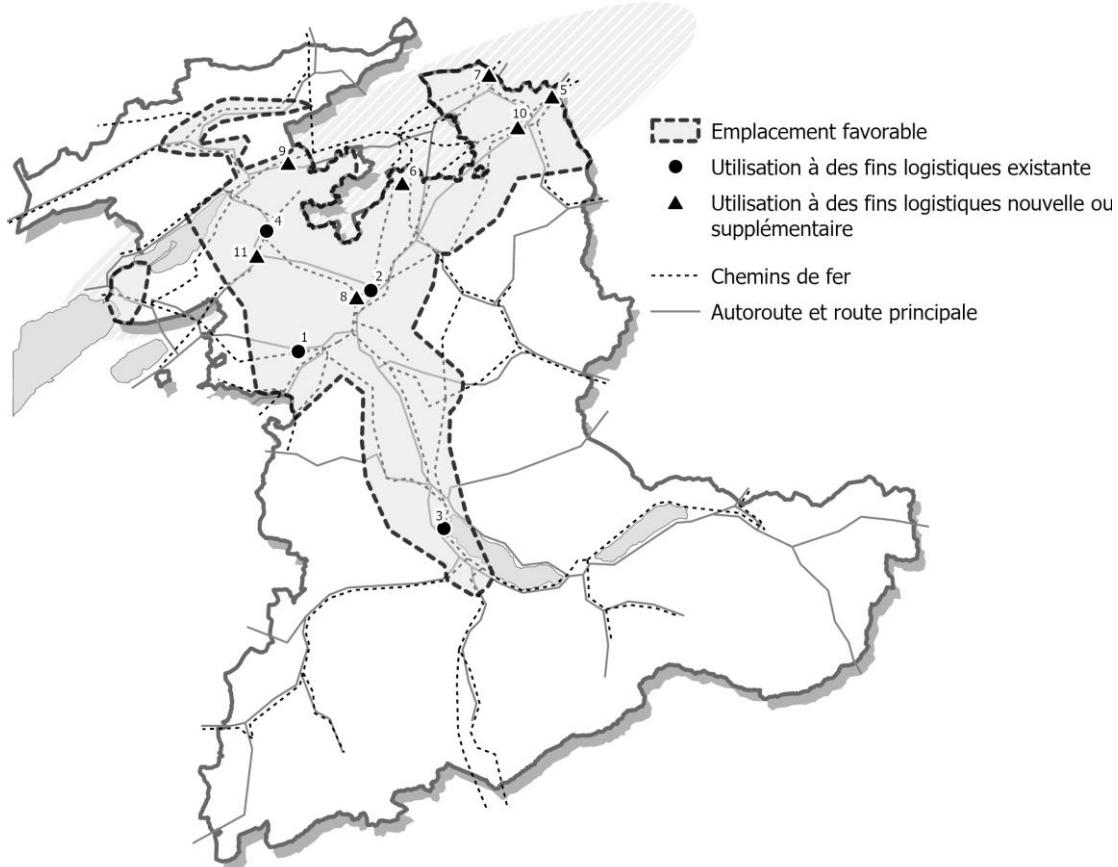
- Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises (selon la fiche de mesure B\_10)
- Pôles de développement cantonaux (C\_04)
- Coordination du développement de l'aire d'Emmepark Landshut (ancienne fabrique de papier) du point de vue spatial (R\_12)

### Études de base

- Loi fédérale du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (loi sur le transport de marchandises, LTM; RS 742.41)
- Stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique (2021)
- Plan stratégique en matière de fret ferroviaire (2022)
- DTAP (2018): Sites logistiques d'importance supracantonale, 3<sup>e</sup> étape. Analyse des sites potentiels au niveau suisse / rapport final

### Indications pour le controlling

Fiche de mesure B\_03: verso



N°	Site	Type	État de la coordination
1	Bern, Niederbottigen	Utilisation à des fins logistiques existante	Coordination réglée
2	Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos <sup>1</sup>	Utilisation à des fins logistiques existante	Coordination réglée
3	Thun, Gwatt	Utilisation à des fins logistiques existante	Coordination réglée
4	Lyss, Schachen	Utilisation à des fins logistiques existante	Coordination réglée
5	Roggwil, Brunnmatt / Gsteigmatte	Utilisation à des fins logistiques nouvelle ou supplémentaire	Coordination réglée (Brunnmatt) Coordination en cours (Gsteigmatte)
6	Utzenstorf, Landshut <sup>2</sup>	Utilisation à des fins logistiques nouvelle ou supplémentaire	Coordination réglée (secteur nord) Information préalable (secteur sud)
7	Niederbipp, Ängi / Rotboden	Utilisation à des fins logistiques nouvelle ou supplémentaire	Coordination en cours
8	Münchenbuchsee, Zollikofen Nord <sup>3</sup>	Utilisation à des fins logistiques nouvelle ou supplémentaire	Coordination en cours
9	Pieterlen, Bäumlisacker	Utilisation à des fins logistiques nouvelle ou supplémentaire	Coordination en cours (secteur ouest) Information préalable (secteur est)
10	Thunstetten, Bühl	Utilisation à des fins logistiques nouvelle ou supplémentaire	Information préalable
11	Aarberg, Leimere	Utilisation à des fins logistiques nouvelle ou supplémentaire	Information préalable

<sup>1</sup> Le secteur oriental de la zone prioritaire se trouve dans le PDE de Moosseedorf, Moosbühl (mesure C\_04).

<sup>2</sup> Le site est également traité par la mesure R\_12 «Coordination du développement de l'aire d'Emmepark Landshut (ancienne fabrique de papier) du point de vue spatial» du plan directeur.

<sup>3</sup> La zone prioritaire se trouve dans le PDE de Zollikofen/Münchenbuchsee (mesure C\_04).

## **Principes présidant à la définition des emplacements favorables à la logistique**

- Il s'agit de désigner des lieux qui comprennent des installations générant un important trafic de marchandises, qui sont déjà utilisés à des fins logistiques et qui disposent d'un bon équipement de desserte ainsi que de la capacité suffisante pour des affectations logistiques. En outre, les périmètres bordant ces lieux doivent être pris en compte puisque là aussi existent une proximité avec les utilisations à des fins logistiques existantes et une bonne desserte. Le terme emplacement favorable se rapporte à ces lieux, convenant bien aux activités logistiques, et les périmètres qui les bordent.

## **Principes présidant à la définition des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques**

- Des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques sont définies aux emplacements favorables. Il s'agit de sites d'une surface de 30 000 m<sup>2</sup> au moins se trouvant dans une zone à bâtir (zone d'activités ou zone mixte). L'examen de l'adéquation de chaque surface est réalisé au moyen des coefficients utilisés en 2018 pour une analyse de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP).
- Les zones prioritaires sont des périmètres qui conviennent bien à des affectations logistiques nouvelles ou supplémentaires et qui remplissent les critères prévus (surface minimale, coefficient minimal, localisation dans une zone à bâtir et dans un emplacement favorable), qui proposent des surfaces non construites d'au moins 10 000 m<sup>2</sup> et qui disposent d'un raccordement au réseau ferroviaire. Trois zones (Ängi / Rotboden à Niederbipp, Zollikofen Nord à Münschenbuchsee et Bäumlisacker à Perles) ont été définies comme étant d'importance nationale dans le cadre de l'analyse de la DTAP en 2018; elles sont directement inscrites dans le plan directeur en tant qu'éléments de coordination en cours.
- Les périmètres utilisés à des fins de logistique sont désignés comme des zones prioritaires lorsqu'il s'agit surtout de conserver à long terme les affectations qui existent déjà. Les critères applicables sont les suivants: surface minimale, coefficient minimal, localisation dans une zone à bâtir entrée en force et dans un emplacement se prêtant à une affectation à des fins logistiques, nombre d'au moins 50 employés et existence d'un raccordement au réseau ferroviaire. Ces zones prioritaires figurent dans la fiche de mesure comme éléments de coordination réglée étant donné que la desserte par les transports est déjà garantie.
- Pour le reste des zones prioritaires, une pesée des différents intérêts est nécessaire et un examen approfondi doit vérifier qu'elles constituent effectivement des sites logistiques appropriés.
- Si certains emplacements remplissent les critères attestant que l'on est déjà en présence d'un site logistique (notamment la condition concernant le nombre minimal de 50 employés) ainsi que ceux permettant des utilisations nouvelles ou supplémentaires à des fins logistiques (notamment l'existence de surfaces non construites d'au moins 10 000 m<sup>2</sup>), ils se voient attribuer à la catégorie des utilisations à des fins logistiques nouvelles et supplémentaires car l'ajout d'utilisations est attendu au vu des réserves de terrains.
- En cas de besoin, les communes, les régions ou des services cantonaux peuvent proposer l'inscription de nouvelles zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques. Lors de l'examen des propositions, les critères liés à l'existence préalable des affectations logistiques ou aux zones prioritaires d'importance cantonale prévalent (voir les explications).

## Mesure B\_03: Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

### Explications

#### 1. Contexte et raison de l'intégration dans le plan directeur cantonal

Un transport de marchandises efficace est la clé du bon fonctionnement de l'économie et contribue à une grande qualité de vie, bien que celui-ci occasionne des nuisances pour le système de transport, la société et l'environnement. La hausse du fret prévue d'ici à l'horizon 2040 est de l'ordre de 40 pour cent dans le canton de Berne.

Pour faire face à la croissance soutenue, le canton de Berne a élaboré une stratégie sur le transport de marchandises et la logistique (STML). Cette dernière peut servir de cadre de référence pour les tiers. Le rapport stratégique qui s'y réfère fixe l'objectif premier suivant pour le domaine du fret: «Le canton de Berne veille à créer un contexte favorable à un approvisionnement en marchandises et à une gestion des déchets qui soient attractifs, efficaces, économies en surface, respectueux de l'environnement, sûrs et financiables, au niveau des entreprises comme des ménages.»

Le Conseil-exécutif a pris connaissance de la STML et l'a approuvée, ainsi que les mesures qui y sont liées, le 19 mai 2021 (ACE 606/2021). Les mesures prévues sont déclarées contraignantes pour les autorités et doivent être intégrées dans les instruments cantonaux correspondants.

L'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT) a reçu de la part du gouvernement le mandat de mettre en œuvre les mesures suivantes:

- Désignation des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques (mesure 1.3 STML)
- Examen de la réglementation pour les installations générant un important trafic pour le transport de marchandises (mesure 1.7 STML).

La fiche de mesure B\_03 du plan directeur met en œuvre la première de ces deux mesures.

#### 2. Méthode

Des périmètres concrets doivent être désignés comme zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques. Selon la procédure adoptée, les immeubles du canton de Berne pouvant se prêter à la réalisation de la mesure font l'objet d'une analyse des géodonnées fondée sur différents critères. Ensuite, les surfaces ainsi identifiées sont chacune soumises à une pesée des intérêts. Le présent chapitre expose la méthode utilisée, tandis que le chapitre 3 présente les périmètres susceptibles de figurer dans le plan directeur.

##### 2.1 Définitions des emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques

Les surfaces pouvant potentiellement servir de zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques doivent se trouver dans des périmètres appropriés pour la logistique (emplacements favorables). Il s'agit soit de lieux où il existe des installations générant un important trafic pour le transport de marchandises (pôles industriels), soit de lieux déjà utilisés à des fins logistiques (pôles logistiques). Dans le canton de Berne, ces emplacements restent à définir.

Quatre principes sous-tendent l'identification des emplacements:

### Pôles industriels

- Postes de travail liés à des installations générant un important trafic pour le transport de marchandises<sup>1</sup>
- Espaces présentant un potentiel de développement selon l'Association des chargeurs (VAP)

### Pôles logistiques

- Postes de travail liés à la logistique<sup>2</sup>
- Catégories 1 à 3 selon l'étude du marché de la logistique de 2013<sup>3</sup>

Les pôles définis sur la base des quatre principes convergent vers les cinq mêmes périmètres bernois. Ces points de convergence sont retenus comme emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques. Aux cinq emplacements identifiés dans le canton de Berne s'ajoute un autre site, du canton de Neuchâtel, dont le rayonnement pénètre les frontières bernoises. Les emplacements sont élargis d'une zone tampon de cinq kilomètres afin que les périmètres attenants puissent aussi être pris en compte. L'analyse qui s'est ensuivie considère les périmètres à proprement parler et les zones tampon comme un tout. Selon l'Office de l'économie (OEC), les espaces entre Thoune et Biel/Bienne, ainsi qu'entre Berne et la Haute-Aargovie se prêtent notamment bien à une utilisation à des fins logistiques. Les sites identifiés augmentés des zones tampon s'y conforment du fait de l'existence d'un couloir continu entre Thoune et Biel/Bienne, ainsi qu'entre Berne et la Haute-Aargovie.

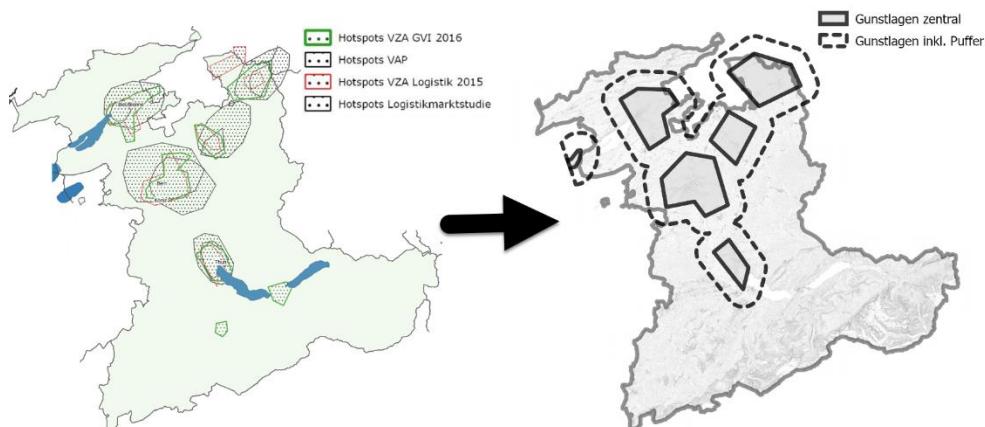


Illustration 1: Pôles industriels et logistiques dans le canton de Berne<sup>4</sup> (gauche) et délimitation des emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques sur cette base (droite)

<sup>1</sup> Catégories A, B, C, E, F, G et H de la statistique structurelle des entreprises.

<sup>2</sup> Catégories de la statistique structurelle des entreprises:

492000 Transports ferroviaires de fret

494100 Transports routiers de fret

494200 Services de déménagement

522400 Manutention

502000 Transports maritimes et côtiers de fret

504000 Transports fluviaux de fret

512100 Transports aériens de fret

521000 Entreposage et stockage

522900 Autres services auxiliaires des transports

531000 Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel

532000 Autres activités de poste et de courrier

<sup>3</sup> Stölzle, Hofmann et Lampe (2013): Logistikmarktstudie Schweiz, Gesamtmarkt, Segmente, Potenziale.

<sup>4</sup> Source: OACOT (2021). Mandats concernant la mise en œuvre des mesures 1.3/1.7 de la STM, p. 19.

## 2.2 Définition des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

### 2.2.1 Définition des critères d'évaluation et degré de conformité

Chaque zone potentielle a été évaluée à l'aune d'une liste de critères. La démarche reprend les principes d'une analyse faite par la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)<sup>5</sup>. Entre 2016 et 2018, la DTAP a chargé un organe d'élaborer une vue d'ensemble des cantons avec des sites logistiques importants comme base pour la sauvegarde des sites potentiels d'importance supracantonale. En 2018, le rapport final a été publié sous la forme d'une analyse de potentiel. Dix-neuf cantons (dont le canton de Berne) ont participé aux travaux. Le nombre de sites étudiés se porte à 8700, 1791 dans le canton de Berne; ils étaient tous en zone industrielle et artisanale et dans des aires ferroviaires.

Au début, la méthode d'évaluation utilisée dans l'étude de la DTAP a été reprise en vue de la sélection des zones prioritaires susceptibles de faire l'objet d'une inscription dans le plan directeur cantonal. Le processus d'évaluation est présenté ci-après.

Des sites dans des zones à bâtir sur lesquelles une activité industrielle et artisanale est autorisée et dans des aires ferroviaires sont identifiés lors d'une **première étape**. Ces critères minimaux tiennent compte de l'appartenance à une zone, d'une surface minimale et d'une largeur minimale.

Ces sites sélectionnés sont évalués lors d'une **deuxième étape** à l'aune des critères de sites choisis afin de déterminer leur adéquation avec des affectations logistiques. Cette opération est réalisée dans la perspective de l'aménagement du territoire et du marché, car les exigences à l'égard des sites sont en partie différentes. Après pesée de chaque critère, on obtient un degré d'adéquation par rapport à l'aménagement du territoire et un autre par rapport au marché. L'échelle va du degré 0, le plus bas, au degré 5, le plus élevé. La liste des critères et leur pondération est visible à l'illustration 3. Lors d'une **troisième étape**, les degrés d'adéquation mesurés par rapport à l'aménagement du territoire et par rapport au marché sont combinés (chacun ayant un poids de 50 %) et donnent ainsi le degré de conformité du site, d'une valeur comprise entre 0 (la plus faible) et 1 (la plus élevée).

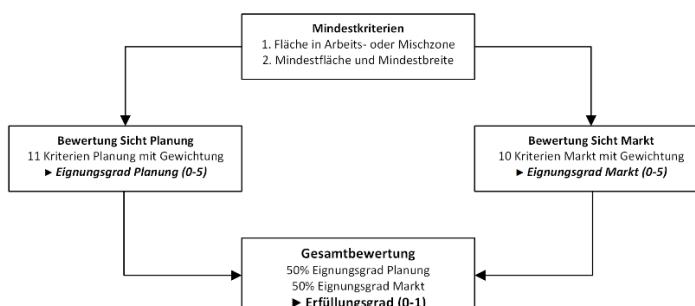


Illustration 2: Calcul du degré de conformité

<sup>5</sup> DTAP (2018): Sites logistiques d'importance supracantonale, 3<sup>e</sup> étape. Analyse des sites potentiels au niveau suisse / rapport final.  
[https://www.bpu.ch/fileadmin/Dokumente/bpu/public/fr/dokumentation/berichte-gutachten-konzepte/planung/F\\_Internetversion\\_der\\_Potentialanalyse\\_Logistikstandorte\\_von\\_ueberkantonaler\\_Bedeutung.pdf](https://www.bpu.ch/fileadmin/Dokumente/bpu/public/fr/dokumentation/berichte-gutachten-konzepte/planung/F_Internetversion_der_Potentialanalyse_Logistikstandorte_von_ueberkantonaler_Bedeutung.pdf).

Exigence	Indicateur [unité/type]	Besoin de données	Pondération	Exigence	Indicateur [unité/type]	Besoin de données	Pondération
P1. Proximité des jonctions d'autoroutes	Distance [km]	Réseau autoroutier Jonctions d'autoroute complètes et demi-jonctions	5 %	M1. Facilité d'accès au réseau routier	Distance [km]	Réseau autoroutier Jonctions d'autoroute complètes et demi-jonctions	20 %
P2. Facilité d'accès aux routes cantonales	Distance [km]	Réseau de routes cantonales	5 %	M2. Facilité d'accès au réseau de transport restant	Disponibilité [oui/non] Distance [km]	Ports Aéroports Terminals TC Gares de marchandises Disponibilité voie de raccordement	15 %
P3. Disponibilité du raccordement ferroviaire ou proximité du point de desserte TWC et/ou terminal TC	Disponibilité [oui/non] Distance [km]	Points de desserte TWC, terminal TC, voies de raccordement swisSTM3D	10 %	M3. Coûts réduits	Prix fonciers [CHF/m²], quotité d'impôt [%], salaire [CHF/mois]	Prix fonciers par commune Charge fiscale Indice des salaires par grande région et secteur économique	10 %
P4. Faible occurrence en termes d'occupation des sols	Part (%)	Réserve de zones à bâtir par commune	15 %	M4. Proximité de la production et de la consommation	Distance pondérée [Km]	Centres d'agglomération de Zurich, Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne, St-Gall, Lugano, Winterthour et Zug	15 %
P5. Proximité de la production et de la consommation ou des régions d'origine et de destination	Distance pondérée [km]	Coordonnées des centres d'agglomération de Zurich, Genève, Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne, St-Gall, Lugano, Winterthour et Zug	20 %	M5. Aire appropriée	Surface [m²] Nombre [parcelles/surface] Coefficient de forme	Dimension du site Nombre de parcelles Rapport surface/périmètre	10 %
P6. Proximité des ports (navigation intérieure)	Distance [km]	Distance aérienne, port	5 %	M6. Possibilité de formation de cluster	Nombre d'EPT dans la logistique	Équivalent plein temps selon la législation en 2014 (NOx) Entrepôts et transverses	5 %
P7. Proximité d'aéroports internationaux	Distance [km]	Distance aérienne, aéroports internationaux	5 %	M7. Faibles risques de conflits	Part [%] Distance (25m, 50m, 100m, 150m, 200m et 250m)	Réerves de zones à bâtir par commune, jonctions d'autoroute, plans des degrés de sensibilité au bruit (plans DSB) Zone naturelle protégée (distance)	5 %
P8. Réserves de capacités suffisantes de l'infrastructure routière	Taux d'utilisation [%]	Charge 2030 [TJM], capacité 2030 [TJM]	10 %	M8. Réserves de capacité autoroute	Taux d'utilisation [%]	Charge 2030 [TJM], capacité 2030 [TJM]	10 %
P9. Réserves de capacités suffisantes de l'infrastructure ferroviaire	Nombre de sillons affectés au transport de marchandises	Sillons sur les points de desserte, 2025 [OFT]	10 %	M9. Réserves de capacité rail	Nombre de sillons affectés au transport de marchandises	Sillons sur les points de desserte 2025 [OFT]	5 %
P10. Qualité de la desserte par les transports publics	Texte [A/B/C/D/aucun]	Degré de qualité ARE	5 %	M10. Bonnes conditions cadres	oui/non	Pas de données quantifiables, connaissances des ingénieurs d'étude	5 %
P11. Gênes occasionnées par les immersions de bruit	Distance [25m, 50m, 100m, 150m, 200m et 250m]	Jonctions d'autoroute, plans des degrés de sensibilité au bruit (plans DSB)	10 %				

Illustration 3: Critères d'évaluation du point de vue de l'aménagement du territoire (gauche) et du point de vue du marché (droite)

## 2.2.2 Exclusion de certains périmètres

Certains sites ont été exclus de l'analyse car ils ne répondent pas aux exigences pour être qualifiés de zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques ou parce que leur adéquation est déjà évaluée dans le cadre d'une autre procédure.

- Centre-ville biennois: compte tenu de l'étendue de la zone mixte (habitation et activités) actée dans le plan d'affectation de la commune, l'adéquation avec le statut de zone prioritaire de l'ensemble du centre-ville biennois devrait être examinée. Toutefois, le quartier ne se prête pas à des utilisations à des fins logistiques, raison pour laquelle il n'est pas compris dans l'analyse.
- S'agissant des pôles de développement économique (PDE) du canton (fiche de mesure C\_04), l'adéquation est définie dans le cadre d'une procédure distincte. Ils sont donc exclus de la présente analyse portant sur les zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques<sup>6</sup>.
- Sept sites potentiellement concernés par des projets ayant des incidences importantes sur le territoire et l'environnement ne sont pas non plus étudiés dans le cadre de cette analyse parce qu'une autre procédure a permis de déterminer leur nature d'affectation (profil).

## 2.2.3 Identification des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

Des exigences minimales sont établies par rapport à la surface et au degré de conformité. Pour la présente analyse, la surface minimale est de 30 000 m<sup>2</sup> et le degré de conformité doit au moins atteindre 0,55<sup>7</sup>. Ces valeurs sont inférieures aux exigences fixées pour l'étude intercantonale de la DTAP (50 000 et 0,65). Les zones qui remplissent ces conditions sont ensuite recensées et les périmètres entrant en ligne de compte sont soumis à un examen plus détaillé (cf. aussi ch. 2.2.4).

Parmi les zones prioritaires, il faut distinguer celles dont l'utilisation est déjà centrée sur des fins logistiques et doit continuer d'être garantie à l'avenir, de celles qui se prêtent à l'implantation d'affectations logistiques nouvelles ou supplémentaires. Pour la première catégorie de zones, un critère vient

<sup>6</sup> Le site de Münchenbuchsee, Zollikofen Nord fait exception. Il est d'importance supracantonale et est actuellement décrit dans le plan directeur à la fois comme une zone prioritaire pour des utilisations à des fins logistiques et comme un pôle de développement économique (PDE). Par ailleurs, le PDE Moosseedorf Moosbühl se situe à l'intérieur de la zone prioritaire pour des utilisations à des fins logistiques de Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos.

<sup>7</sup> D'autres informations sont fournies au chapitre 2.2.1 concernant le coefficient.

s'ajouter à ceux de la surface et du degré de compatibilité mentionnés auparavant: au moins 50 personnes doivent travailler dans le domaine de la logistique.

Pour la seconde catégorie de zones, non seulement les critères concernant la surface et le degré de compatibilité doivent être respectés, mais au moins 10 000 m<sup>2</sup> de surface non construite doivent être disponibles ou l'inscription dans le plan directeur régional (CRTU) en tant que périmètre de restructuration et de densification est nécessaire. Ces critères supplémentaires sont retenus car les nouvelles constructions dans le domaine de la logistique requièrent en général des surfaces de taille accrue.

## 2.2.4 Résumé de la phase de consolidation et de l'examen d'autres possibilités

Les résultats obtenus sont encore comparés aux contenus des instruments d'aménagement en vigueur et ces derniers sont pris en considération. Ensuite, un processus de consolidation des zones susceptibles de devenir prioritaires a lieu entre les services cantonaux concernés et les organes exploitants l'infrastructure ferroviaire. Lors de ce processus, la décision est prise concernant la priorité à donner au raccordement ferroviaire existant sur les nouveaux sites logistiques. Le nombre de lieux considérés a évolué au cours de l'analyse. Cette évolution est visible dans le tableau ci-dessous (ill. 4). La sélection par étapes garantit un examen automatique des autres possibilités, dans un premier temps sur la base d'indicateurs quantitatifs, puis sur la base d'indicateurs qualitatifs à la troisième étape.

Schritt	Kriterium	Weiterverfolgte Flächen	Ausgeschlossene Flächen	Bemerkungen
	Kanton Bern	1'791		
1	E>0.55	987	804	
1	Fläche > 3ha	276	711	
1	Fläche in Gunstlage	239	37	
1	Nicht überkant. Bedeutung	236	3	Diese 3 Flächen werden direkt weiterverfolgt.
2	Ausschluss ESP	162	74	
2	Ausschluss Biel Innenstadt	125	37	
2	Ausschluss R&U	119	6	
	Unüberbaut mind. 1 ha oder mind. 50 Mitarbeitende oder RGSK Verdichtungs-/ Umstrukturierungsgebiet	60	59	
3	Interessenabwägung	18	42	
3	Anschlussgleis bestehend	9	9	
	+ überkant. Bedeutung	3		
	<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>1'779</b>	

Illustration 4: Aperçu de la procédure de sélection

[E = degré de compatibilité; R&U = projets susceptibles d'avoir des incidences importantes sur le territoire et l'environnement, cf. chap. 2.2.2)

Selon les critères de la surface et du coefficient minimaux, 276 périmètres se prêteraient en principe à une affectation à des fins logistiques. Seuls douze d'entre eux ont été retenus au terme des examens complémentaires auxquels il a été procédé. Lors de l'évaluation des résultats de la procédure de participation, la zone prioritaire Herzogenbuchsee / Niederönz, Biblis a par ailleurs été radiée. Ainsi, onze zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques sont intégrées dans le plan directeur, et plus précisément à la fiche de mesure B\_03.

## 3. Pesée des intérêts des nouveaux contenus du plan directeur

### 3.1 Emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques

Le chapitre 2.1 décrit les emplacements favorables pour des utilisations à des fins logistiques. Les zones prioritaires doivent s'y trouver. Du point de vue du canton de Berne, il est important que les gros projets d'utilisations à des fins logistiques devant faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement

(places de transbordement des marchandises et centres de distribution disposant d'une surface de stockage des marchandises supérieure à 20 000 m<sup>2</sup> ou d'un volume de stockage supérieur à 120 000 m<sup>3</sup>) prennent au moins place dans un des emplacements favorables indiqués ou, dans le meilleur des cas, dans les zones prioritaires à désigner. Par conséquent, la fiche de mesure du plan directeur présente les emplacements favorables en plus des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques.

À cause de la zone tampon continue définie lors de l'analyse (cf. illustration 1, p. 2), ces emplacements comprennent parfois des périmètres où les caractéristiques topographiques constituent un obstacle ou d'autres fois dépassent les frontières cantonales. Les contours des emplacements favorables ont donc été redessinés pour que leur inscription dans le plan directeur ne tienne pas compte des périmètres étendus n'offrant pas une topographie appropriée ni des territoires des autres cantons.

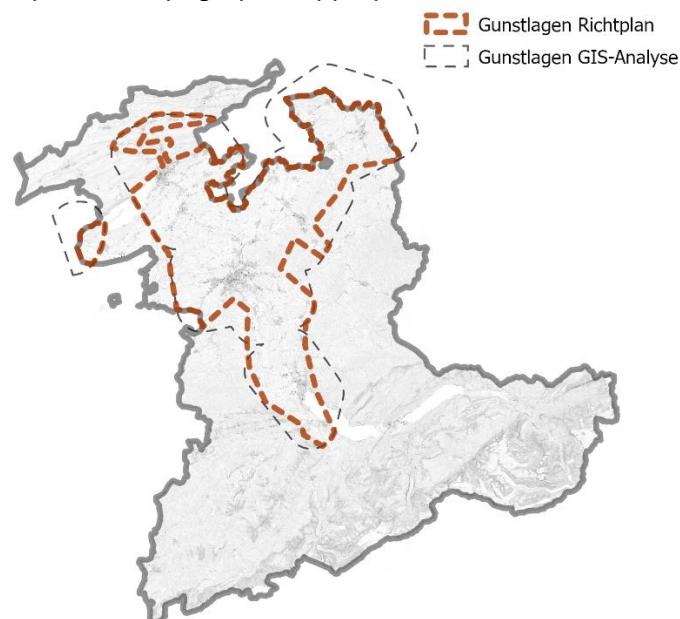


Illustration 5: Contours des emplacements favorables redessinés pour leur inscription dans le plan directeur

## 3.2 Zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques

### 3.2.1 Caractéristiques importantes et états de la coordination

Les critères fournis au chapitre 2 servent à évaluer les zones prioritaires devant être définies. Les caractéristiques importantes de chaque zone qualifiée par la suite figurent dans un tableau. Ces caractéristiques sont exposées ci-après:

- **Degré d'adéquation**, d'une valeur située entre 0 et 1 (0,55 au minimum), voir le chapitre 2.2.1
- **Surface** en m<sup>2</sup> (surface minimale de 30 000 m<sup>2</sup>)
- **Distance par rapport à l'autoroute ou à la semi-autoroute** et indications dans le cas de traversées de localité
- Indications sur l'existence de **voies de raccordement ferroviaire**
- Indications sur la **capacité ferroviaire** concernant des utilisations à des fins logistiques supplémentaires selon une échelle de 0<sup>8</sup> à 4 (évaluations faites par la division opérationnelle Infrastructure des CFF et l'entreprise BLS Netz AG)
- Précision des **utilisations actuelles** principales dans le périmètre

<sup>8</sup> Une valeur nulle indique qu'il ne sera probablement pas possible de réaliser de raccordement au réseau ferroviaire ou que la capacité est trop limitée pour un raccordement.

- Définition de l'**état de la coordination** dans la fiche de mesure du plan directeur

Trois états de coordination différents sont utilisés pour l'inscription des zones prioritaires dans le plan directeur. La capacité des transports joue un rôle important dans le choix de l'état. Les caractéristiques et critères suivants s'appliquent:

**Information préalable:** Le périmètre convient en principe à des utilisations à des fins logistiques d'envergure compte tenu de sa bonne situation et de sa desserte, ainsi que des surfaces disponibles qui se trouvent si possible dans une zone d'activités existante. Toutefois, certains points doivent encore être éclaircis, notamment l'existence des capacités routière et ferroviaire pour la réalisation d'une nouvelle utilisation à des fins logistiques d'envergure ou la compatibilité avec l'environnement.

**Coordination en cours:** Comme pour le statut d'information préalable, le périmètre convient à des utilisations à des fins logistiques d'envergure compte tenu de sa situation et de sa desserte, ainsi que des surfaces disponibles qui se trouvent dans une zone d'activités existante. Il a déjà été procédé à des analyses plus poussées ou des entreprises du secteur de la logistique se sont déjà établies. Il ne manque que des vérifications sur les capacités routière et ferroviaire ainsi que sur la compatibilité avec l'environnement pour que la nouvelle utilisation à des fins logistiques d'envergure puisse se réaliser et être inscrite comme élément de coordination réglée.

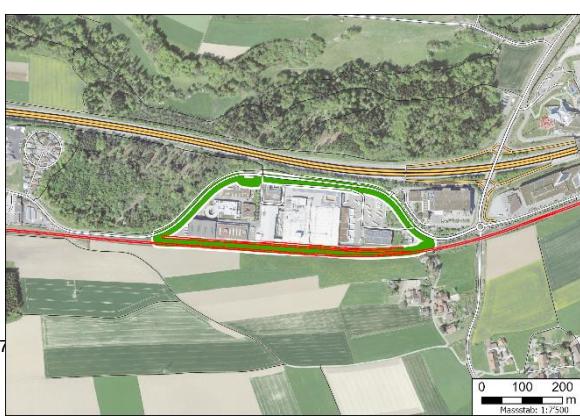
**Coordination réglée:** Les périmètres recevant le statut de coordination réglée sont déjà largement utilisés à des fins logistiques et ont une importance cantonale. La capacité de trafic est déjà suffisante et elle doit continuer de servir au secteur de la logistique. Par ailleurs, la situation a été clarifiée et les résultats montrent que les capacités routière et ferroviaire sont suffisantes et que l'utilisation du périmètre est compatible avec l'environnement.

Les communes garantissent, en termes d'aménagement, les zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques en les inscrivant dans leurs plans d'affectation. D'autres utilisations restent possibles dans de telles zones mais elles ne doivent pas être prépondérantes.

### 3.2.2 Charakterisierung der einzelnen Vorranggebiete

Gemäss der in Kapitel 2 beschriebenen Methodik resultieren 12 Vorranggebiete, welche im Richtplan-controlling'22 neu in den Richtplan aufgenommen werden. Folgend werden die einzelnen Vorranggebiete und die mit dem Richtplaneintrag zusammenhängenden Interessen erläutert.

#### 3.2.2.1 Bern, Niederbottigen



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.6
<b>Fläche</b>	86'640 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	1 km, ohne Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	Vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	2
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Logistik

	(Hub Kombiverkehr, Verteilzentrum Detailhandel)
Koordinationsstand	Festsetzung

Unmittelbar westlich des Autobahnanschlusses Bern Brünnen befindet sich das Vorranggebiet Niederbottigen, in welchem aktuell eine Verteilzentrale und Büronutzungen der Coop Region Bern sowie ein zentraler Hub des Binnenkombiverkehrs von railCare untergebracht sind. Es sind nur wenige unüberbaute Teilflächen vorhanden, welche insbesondere als Abstell- und Manövrierflächen der Lastwagen dienen. Die Autobahn A1 ist ohne Querung von Siedlungsgebieten erreichbar und östlich des Gebiets befindet sich das Einkaufszentrum Westside sowie Wohnsiedlungen. Im Rahmen des STEKs<sup>9</sup> Bern ist eine langfristige Stadterweiterung in Richtung Westen nicht ausgeschlossen. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistiknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der optimalen Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Zudem könnte sich das Gebiet aufgrund der Nähe zur Stadt Bern als City-Logistik-Hub für Bern-West eignen. Es gilt sicherzustellen, dass für die Logistiknutzung auch künftig auf dem Strassennetz genügend Kapazitäten bereitstehen. Aufgrund der bestehenden Logistiknutzung, welche auf der vorhandenen Erschliessung abgewickelt werden kann, sowie des weiterhin vorhandenen Entwicklungspotentials wird das Gebiet als Festsetzung im Richtplan eingetragen.

### 3.2.2.2 Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos



Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.68
Fläche	228'750 m <sup>2</sup>
Distanz Autobahn	<1 km, ohne Siedlungsquerung
Anschlussgleis	Vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	3
Aktuelle Nutzung	Handel (Detailhandel- Autohandel) Logistik (Verteilzentrum Detailhandel)
Koordinationsstand	Festsetzung

In einem von Autobahn und Schiene umfassten Bereich liegt das Vorranggebiet Moos, durch welches im östlichen Teil die Gemeindegrenzen von Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl verläuft. Der westliche Teil des Perimeters liegt innerhalb des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Moosseedorf Moosbühl. Aktuell befinden sich im Gebiet eine Verteilzentrale und Büronutzungen der Migros Genossenschaft Aare sowie diverse Detailhandelseinrichtungen und ein Autohandelsbetrieb. In den vergangenen Jahren fanden Erneuerungs- und Ausbauarbeiten im Bereich der Verteilzentrale statt und in Zukunft sind weitere Ausbauschritte vorgesehen. Im Norden ist das Gebiet an die SBB-Linie angeschlossen, die Anschlüsse an die Autobahnen A1 und A6 befinden sich in unmittelbarer Umgebung. Die bisher nicht überbauten Flächen dienen primär als Abstell- und Manövrierflächen für die Lastwagen sowie als Parkplätze für die Personenwagen bei den Detailhandelseinrichtungen. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistiknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der optimalen Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Aufgrund der bestehenden Logistiknutzung, welche auf der vorhandenen Erschliessung abgewickelt

<sup>9</sup> Gemeinderat der Stadt Bern (2016), STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept Bern

werden kann sowie des weiterhin vorhandenen Entwicklungspotentials wird das Gebiet als Festsetzung im Richtplan eingetragen. Die zukünftige Entwicklung im westlichen Teil des Perimeters ist mit dem ESP Moosseedorf Moosbühl abzustimmen.

### 3.2.2.3 Thun, Gwatt



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.57
<b>Fläche</b>	92'255 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	3.5 km, kurze Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	Vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	1
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Norden: Logistik (Verteilzentrum), Gewerbebetriebe Süden: Logistik, diverse Gewerbe- und Industriebetriebe
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung

Im Süden der Stadt Thun befindet sich das Vorranggebiet Gwatt, welches aus zwei Teilperimetern besteht - im nördlichen Teilperimeter befindet sich eine nationale Verteilzentrale von Coop, des Weiteren ist eine Baumaterialverkaufsstelle der HGC und es bestehen unüberbaute Flächen. Im südlichen Teilperimeter befindet sich die Transportfirma Gafner AG, welche eine wichtige Funktion zur Güterverteilung Richtung Berner Oberland übernimmt. Thun

Gwatt liegt als einziges Vorranggebiet im südlichen Teil der Gunstlagen für Logistiknutzungen und ist von entsprechend hoher Bedeutung. Teile des Gebiets werden im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Region Thun-Oberland-West als Arbeitsschwerpunkte bezeichnet. Im nördlichen sowie im südlichen Teilperimeter sind Anschlussgleise vorhanden und zwischen beiden Teilperimetern befindet sich eine Verladeanlage von railCare. In Zukunft könnten die bestehenden Standorte besser vernetzt und eine gemeinsame Infrastruktur aufgebaut werden zur Stärkung des Gütertransports via Bahn und den nötigen Verladeanlagen. Aufgrund von Interessenkonflikten mit dem Ausbau des Personenverkehrs (Wendegleis S-Bahn Bern 2040 und SBB Masterplan Thun) resultiert betreffend Kapazität Bahn eine Bewertung von 1 – die Kapazitäten aus Sicht von SBB Infrastruktur und BLS Netz AG sind knapp. Weil im Gebiet die bestehende Logistiknutzung gesichert werden soll, welche bereits die bestehenden Gleisanschlüsse nutzt, stellt die geringe Kapazität keinen Ausschlussgrund dar. Gemäss BLS Netz AG müssten allfällige gemeinsame/neue Verladeanlagen im nördlichen Teilperimeter realisiert werden. Die Autobahn kann innerhalb ca. 3.5 km erreicht werden mit kurzen Siedlungsquerungen. Aufgrund der guten Erschliessung wäre das Gebiet allenfalls attraktiv als City-Logistik-Hub. Durch benachbarte Wohngebiete können Nutzungskonflikte entstehen, welche bei künftigen Projekten zu berücksichtigen sind. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistiknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der guten Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Aufgrund der bestehenden Logistiknutzung, welche auf der vorhandenen Erschliessung abgewickelt werden kann sowie des Entwicklungspotentials wird das Gebiet als Festsetzung im Richtplan eingetragen.

### 3.2.2.4 Lyss, Schachen

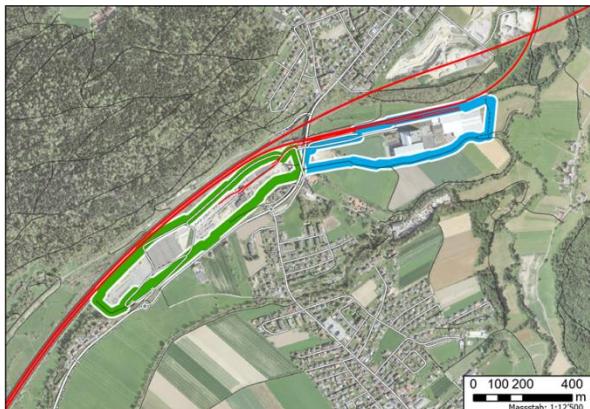


<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.6
<b>Fläche</b>	92'530 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autostrasse</b>	1.5 km, kurze Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	3
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Logistik (Verteilzentrum Detailhandel, Logistikdienstleister), Kleingewerbe

Koordinationsstand	Festsetzung
--------------------	-------------

Im Norden der Gemeinde Lyss und westlich der Gleisachse Lyss-Biel liegt das Vorranggebiet Schachen. Im Perimeter befindet sich ein Verteilzentrum von Denner mit Bahnanschluss, weiter sind eine Betriebswerkstatt der Migros Aare und Logistikdienstleister (Planzer Transport AG, Panalpina AG, Ausbildungszentrum der Sulser Group) angesiedelt. Zudem liegt eine teilweise überbaute Fläche des Fleischverwerters Centravo im Perimeter. Die vorhandenen unüberbauten Flächen dienen primär als Abstell- und Manövriertächen von Lastwagen und als Parkierflächen für Personenwagen. Mehrere Parzellen befinden sich im Eigentum von Immobiliengesellschaften und werden von Logistikdienstleistern gemietet. Das Gebiet ist gut erschlossen und verfügt über eine nahe Anbindung an die Autostrasse mit kurzer Siedlungsquerung sowie zwei ins Gebiet führenden Gleisanlagen, wobei gemäss SBB Infrastruktur genügend Kapazitäten vorhanden sind. Das gesamte Industriegebiet ist von Wald umgeben und von aussen nicht einsehbar. Die südlich an das Industriegebiet angrenzende Wohnsiedlung ist auf einem Abschnitt (ca. 500m) Lärmbelastungen von der Strasse ausgesetzt, wobei auf diesem Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h gilt. Mit dem Richtplan-Eintrag soll die bestehende Logistiknutzung auch künftig gesichert werden, insbesondere aufgrund der guten Erreichbarkeit per Schiene und Strasse sowie der bisher etablierten Nutzung. Aufgrund der bestehenden Logistiknutzung, welche auf der vorhandenen Erschließung abgewickelt werden kann sowie des vorhandenen Entwicklungspotentials wird das Gebiet als Festsetzung im Richtplan eingetragen.

### 3.2.2.5 Roggwil, Brunnmatt / Gsteigmatte

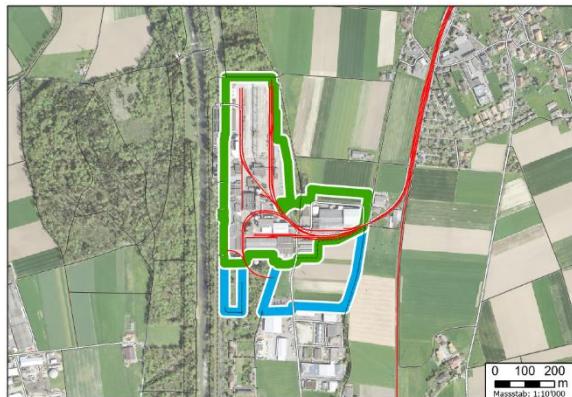


<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.65
<b>Fläche</b>	220'630 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	12 km, mit Siedlungsquerungen
<b>Anschlussgleis</b>	Vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	2
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Westen: Freizeiteinrichtung und Fahrschule, Gewerbe Osten: Logistik
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung (Brunnmatt, Westen) Zwischenergebnis (Gsteigmatte, Osten)

Zwischen den Gemeinden Roggwil und Wynau, südlich der Eisenbahnlinie Olten-Bern befindet sich das Vorranggebiet Brunnmatt / Gsteigmatte, welches komplett im Gemeindegebiet von Roggwil liegt. Das Gebiet besteht aus zwei Teilperimetern, welche durch eine Strasse getrennt werden. Im westlichen Teilperimeter (Brunnmatt) ist die Ansiedlung eines Verteilzentrums von Lidl geplant, das entsprechende Genehmigungsverfahren der Zone für Planungspflicht (ZPP) ist im Gange. Das Projekt von Lidl beansprucht den gesamten Teilperimeter Brunnmatt. Im östlichen Teilperimeter (Gsteigmatte) besteht auf den überbauten Gebieten ein Logistikbetrieb und es sind unüberbauten Flächen vorhanden. Im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Regionalkonferenz Oberaargau wird der überwiegende Perimeter der Brunnmatt sowie ein Teilbereich der Gsteigmatte als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet. Strassen- und schienenseitig sind beide Teilperimeter durch die selben Anlagen erschlossen via Landstrasse bzw. durch Anschlussgleise, welche beim Bahnhof Roggwil – Wynau ins Schienennetz der SBB münden. Die gesamte Fläche soll deshalb als ein Vorranggebiet betrachtet werden - aufgrund der unterschiedlichen Teilgebiete wird deren Koordinationsstand aber separiert erfasst. Für das Bau-gesuch von Lidl wurden bereits detaillierte Verkehrsstudien erarbeitet, weshalb der Teilperimeter Brunnmatt als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen wird. Der Teilperimeter Gsteigmatte wird als Zwischenergebnis aufgenommen wegen der bereits vorhandenen Logistiknutzung. Augrund der noch unüberbauten Flächen wäre aber eine grössere zusätzliche Logistiknutzung möglich – hierfür und für den Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan wären jedoch weitere Abklärungen zum zu-

sätzlichen Verkehrsaufkommen und zur Umweltverträglichkeit durchzuführen. Dies ist insofern hervorzuheben, weil strassenseitig eine Autobahn ab ca. 12 km Entfernung erreicht wird und je nach Route grosse Gebiete ausserhalb des Kantons Bern durchfahren werden. Insgesamt eignet sich dieses Gebiet sehr gut für eine konzentrierte Ansiedlung von Logistiknutzungen – aufgrund der Lage soll dem Gleisanschluss ein hoher Stellenwert beigemessen werden.

### 3.2.2.6 Utzenstorf, Landshut



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.56
<b>Fläche</b>	174'910 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	5.5 km, mit Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	4
<b>Aktuelle Nutzung</b>	ehemalige Papierproduktion, geplant sind Logistiknutzungen
<b>Koordinationsstand</b>	Festsetzung (Norden) Vororientierung (Süden)

Zwischen den Siedlungen von Utzenstorf sowie Wiler bei Utzenstorf, am Ufer der Emme befindet sich das Gebiet Emmepark Landshut. Aufgrund der ehemaligen Nutzung als Papierfabrik ist das Areal bahnseitig sehr gut erschlossen und gemäss Bahnunternehmungen eignet es sich auch aufgrund der freien Kapazitäten sehr gut für Bahntransporte. Strassenseitig befinden sich Autobahnanschlüsse in Kriegstetten SO und Alchenflüh (Anschluss Kirchberg), welche über 5 km vom Gebiet entfernt sind. Für den nördlichen Teilperimeter wurde bereits ein Baugesuch eines Projekts der Digitec Galaxus AG und der Post CH AG eingereicht. Für dieses Projekt sind die Strassenkapazitäten ausreichend. Das südliche Teilgebiet ist wenig bis gar nicht überbaut und konkrete Projekte sind noch nicht vorhanden. Somit sind für den südlichen Perimeter Logistiknutzungen nicht ausgeschlossen. Die zukünftige Nutzung ist unter anderem abhängig von einer aktuell laufenden Räumlichen Abstimmung inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für die strassenseitige Erschliessung (siehe Richtplan Massnahmenblatt R\_12 Emmepark). Im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Regionalkonferenz Emmental wird das Gebiet als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet. Aufgrund der vorhandenen Erschliessung und den ausreichenden Verkehrskapazitäten wird der nördliche Teilperimeter mit dem Koordinationsstand Festsetzung in den Richtplan aufgenommen. Aufgrund der noch ausstehenden Resultate der Räumlichen Abstimmung / ZMB sowie der noch unklaren Nutzungsabsichten wird der südliche Teilperimeter als Vororientierung in den Richtplan eingetragen. Die Sektoren decken sich mit der Massnahme R\_12 im kantonalen Richtplan sowie der Massnahmen S-SA.2.6 und S-SA.2.7 im regionalen Richtplan (RGSK2021) der Regionalkonferenz Emmental.

3

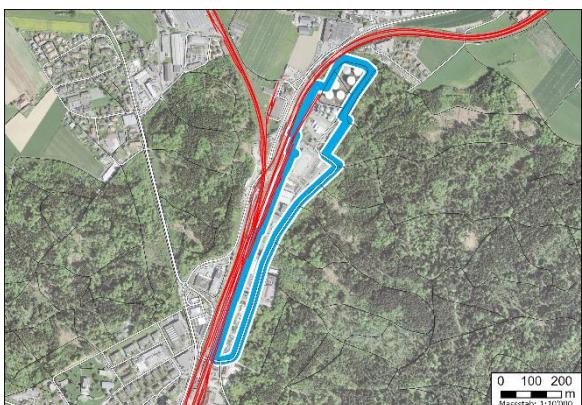


<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.71
<b>Fläche</b>	306'900 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	2 km, ohne Siedlungsquerungen
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	3

Aktuelle Nutzung	Industrielle Nutzungen (Produktion von Hygieneartikeln), Logistik (Gesundheitslogistik)
Koordinationsstand	Zwischenergebnis

Im Nordosten der Gemeinde Niederbipp liegt das Vorranggebiet Ängi / Rotboden, welches mittig durch die Bahnlinie Oensingen - Niederbipp geteilt wird. Auf dem Teilgebiet Ängi, nördlich der Bahnlinie, ist mit Galexis ein Gesundheitslogistiker ansässig, wobei grosse unüberbaute Flächen vorhanden sind. Südlich der Bahnlinie, im Teilgebiet Rotboden, befindet sich mit Tela ein Produzent von Hygieneartikeln sowie grosse unüberbaute Flächen. Der Rotboden verfügt über eine gute Bahnerschließung mit mehreren Anschlussgleisen und grossen unüberbauten Flächen. Ein Teil des Rotbodens (ca. 1.8 ha) wird gemäss dem regionalen Richtplan (RGSK2021) der Region Oberaargau als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet. Mit dem "kantonsübergreifenden Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp KRV ON" ist ein Konzept über die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in Erarbeitung. Im KRV ON wird der Perimeter des Vorranggebietes als für die Ansiedlung von Logistik, Industrie und Gewerbe geeignetes Gebiet bezeichnet. Aufgrund dieser räumlichen Überlagerungen und den übereinstimmenden Zielsetzungen soll auch für die künftige Entwicklung dieses Gebietes eine Abstimmung zwischen dem Vorranggebiet für Logistiknutzungen im kantonalen Richtplan und dem überkantonalen Konzept erfolgen. Gemäss Bahnunternehmen besteht eine gute Trassenverfügbarkeit für zusätzliche Nutzungen. Strassenseitig besteht ein Anschluss an die Autobahn ohne die Querung von Wohngebieten. In der BPUK-Analyse zu den Logistikstandorten von überkantonaler Bedeutung war Niederbipp, Ängi einer der resultierenden Standorte. Weil in der vorliegenden Evaluation für Vorranggebiete für Logistiknutzungen auch das Teilgebiet Rotboden als gut geeignet resultiert, werden Rotboden und Ängi als ein Gebiet betrachtet. Aufgrund der überkantonalen Bedeutung, der sehr guten Erreichbarkeit, der teilweise bereits bestehenden Logistiknutzung und der grossen unüberbauten Flächen, aber den fehlenden Abklärungen zur Verkehrskapazität sowie Umweltverträglichkeit wird das Gebiet als Zwischenergebnis in den Richtplan eingetragen. Bei künftigen unterschiedlichen Entwicklungen auf den Teilgebieten (Ängi oder Rotboden) kann diesen mit separaten Koordinationsständen im Richtplan Rechnung getragen werden.

### 3.2.2.8 Münchenbuchsee, Zollikofen Nord

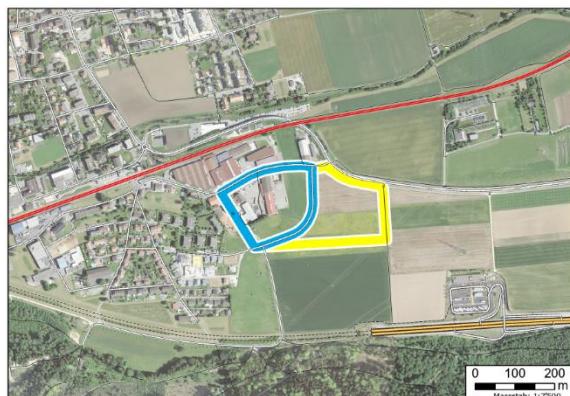


Eignungsgrad (0.0 - 1.0)	0.65
Fläche	95'210 m <sup>2</sup>
Distanz Autobahn	3 km, mit Siedlungsquerung
Anschlussgleis	vorhanden
Kapazität Bahn (0 - 4)	2.5
Aktuelle Nutzung	Norden: Logistik (Tanklager, KEP <sup>10</sup> -Dienstleister) Süden: div. Nutzungen wie Dienstleistung, Verwaltung, Restaurants, Gewerbe und industrielle Nutzungen sowie ein geringer Anteil an Wohnen
Koordinationsstand	Zwischenergebnis

<sup>10</sup> KEP: Kurier-, Express und Paketdienste

Nördlich von Zollikofen, im Gemeindegebiet von Münchenbuchsee und vollständig im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Zollikofen / Münchenbuchsee befindet sich das Vorranggebiet Zollikofen-Nord. Ganz im Norden des Gebiets besteht ein Tanklager mit Anschlussgleisen, südlich davon ein Paketverteilzentrum inklusive Anschlussgleis. Im südlichen Teil des Vorranggebiets herrschen Dienstleistungsnutzungen sowie kleinere Industrie- und Gewerbenutzungen vor. Aufgrund der nationalen Energiestrategie und einer tendenziell eher abnehmenden Nachfrage nach fossilen Ölprodukten<sup>11</sup> ist in Zukunft eine Umnutzung des bestehenden Tanklagers nicht auszuschliessen. Wegen des guten Bahnanschlusses und der bereits bestehenden Logistiknutzungen eignet sich insbesondere der nördliche Teilperimeter gut für eine mittel- bis langfristige Ansiedlung zusätzlicher Logistikbetriebe. Die Bereiche im Süden mit teilweise unüberbauten Flächen sind geeignet für die Logistik zugehörigen Büro-/Verwaltungsnutzungen oder weiteren logistiknahen Nutzungen. Bahnseitig ist der Perimeter sehr gut erschlossen, strassenseitig kann der Autobahnanschluss in Moosseedorf in ca. 3 km Entfernung erreicht werden, wobei eine Siedlung zu queren ist. Das kommunale Baureglement schliesst aktuell im nördlichen Teilperimeter Büronutzungen, im südlichen Teilperimeter Lagernutzungen aus. In der BPUK-Analyse zu den Logistikstandorten von überkantonaler Bedeutung war Münchenbuchsee, Zollikofen Nord einer der resultierenden Standorte. Aufgrund des möglichen grossen Entwicklungspotentials, der überkantonalen Bedeutung, der teilweise bereits bestehenden Logistiknutzungen und der guten Erschliessung, aber den fehlenden Abklärungen zur Verkehrskapazität sowie Umweltverträglichkeit wird das Gebiet als Zwischenergebnis in den Richtplan eingetragen.

### 3.2.2.9 Pieterlen, Bäumlisacker



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.6
<b>Fläche</b>	65'560 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	2 km, ohne Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	nicht vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	0
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Metallverarbeitungsbetrieb, landwirtschaftliche Nutzung, Fruchtfolgeflächen (32'500 m <sup>2</sup> )
<b>Koordinationsstand</b>	Zwischenergebnis (Westen) Vororientierung (Osten)

Am südöstlichen Ortsende von Pieterlen und nahe des Bahnhofs befindet sich das Vorranggebiet Bäumlisacker. Aufgrund der sehr hohen Streckenauslastung des Schienennetzes ist gemäss Bahnunternehmen ein Anschlussgleis nur mit sehr aufwändigen Investitionen möglich und das Gebiet wird voraussichtlich auch in Zukunft nur strassenseitig direkt erschlossen sein. Hingegen kann der ca. 2 km entfernte Autobahnanschluss in Lengnau ohne Querung von Siedlungen erreicht werden. Das Gebiet wird durch eine Strasse zweigeteilt, wobei auf der westlichen Fläche ein Metallverarbeitungsbetrieb ansässig ist, auf der östlichen Fläche befinden sich auf ca. 32'500 m<sup>2</sup> landwirtschaftlich genutzte Fruchtfolgeflächen ausserhalb der Bauzone.

Gemäss dem kommunalen Gesamtrichtplan "Pieterlen 2035+" plant die Gemeinde Pieterlen eine Umlagerung von bestehenden Arbeitszonen im Gebiet Industrie-West zum Bäumlisacker inklusive der nötigen Kompensation von Fruchtfolgeflächen (FFF)<sup>12</sup>. Der östliche Teilperimeter wird zudem im



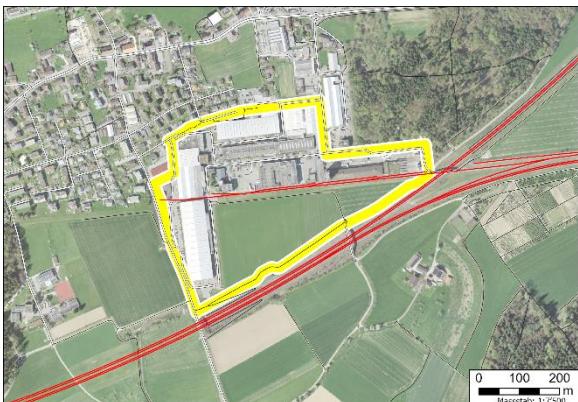
<sup>11</sup> Bundesamt für Energie (BFE), Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2021 (Tab. 20)

<sup>12</sup> Einwohnergemeinde Pieterlen (2020), Gesamtrichtplan "Pieterlen 2035+"

Einwohnergemeinde Pieterlen (2020), Gesamtrichtplan "Pieterlen e2035+" Umsetzungshandbuch, S. 18f

regionalen Richtplan (RGSK2021) der Region seeland.biel.bienné als regionales Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten bezeichnet. In der BPUK-Analyse zu den Logistikstandorten von überkantonaler Bedeutung war Pieterlen, Industrie-West einer der resultierenden Standorte. Indem eine Arbeitszonen-Umlagerung von Industrie-West in das verkehrsmässig günstiger gelegene Gebiet im Bäumlisacker erfolgen soll, gilt Bäumlisacker insgesamt als Vorranggebiet von überkantonaler Bedeutung. Dies jedoch unter dem Vorbehalt der noch zu erfolgenden Arbeitszonenumlagerung. Im kantonalen Richtplan wird der bereits in der Arbeitszone liegende Teilperimeter Bäumlisacker-West aufgrund der verkehrlich sehr guten Lage, der vorhandenen unüberbauten Flächen und der künftigen Entwicklungsmöglichkeit mit der geplanten Erweiterung der Arbeitszone, aber den fehlenden Abklärungen zur Verkehrskapazität sowie Umweltverträglichkeit als Zwischenergebnis eingetragen. Der östliche Teilperimeter wird aufgrund der noch nötigen Zonenumlagerung und FFF-Kompensation als Vororientierung in den Richtplan eingetragen.

### 3.2.2.10 Thunstetten, Bühl



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.63
<b>Fläche</b>	191'270 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	10 km, mit Siedlungsquerung
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	4
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Industrielle Nutzungen, Handel (Möbel, Tierfutter)
<b>Koordinationsstand</b>	Vororientierung

Das Vorranggebiet Bühl liegt in der Gemeinde Thunstetten in der Ortschaft Bützberg an der ehemaligen Bahnlinie Langenthal – Herzogenbuchsee. In Richtung Langenthal bestehen Gleisanlagen, welche gemäss Bahnunternehmen über genügend Kapazitäten für zusätzliche Nutzungen verfügen. Im gewählten Perimeter befinden sich insbesondere industrielle Nutzungen und Handelsbetriebe. Im südlichen Teil des Gebiets liegt eine grosse unüberbaute Fläche, welche im Richtplan der Regionalkonferenz Oberaargau (RGSK2021) als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet wird. Strassenseitig kann die nächste Autobahn nach ca. 10 km und mehreren Querungen von Wohnsiedlungen erreicht werden. Nördlich des Gebiets ist die Erstellung der Umfahrung Aarwangen geplant, wobei diese als Zubringer zur Autobahn dienen soll. Aufgrund des grossen Entwicklungspotentials, der sehr guten Bahner-schliessung, jedoch auch der noch offenen Verbesserung der strassenmässigen Erschliessung sowie der fehlenden Abklärungen betreffend vorhandener und künftiger Verkehrskapazitäten wird das Ge-biet als Vororientierung im Richtplan eingetragen. Für den Eintrag als Festsetzung sind aufgrund des grossen Entwicklungspotentials zumindest weitere verkehrliche Analysen notwendig sowie sollte ent-weder die Umfahrung Aarwangen in Realisierung sein oder der Gütertransport weitgehend via Schiene erfolgen.

### 3.2.2.11 Aarberg, Leimere



<b>Eignungsgrad (0.0 - 1.0)</b>	0.58
<b>Fläche</b>	154'920 m <sup>2</sup>
<b>Distanz Autobahn</b>	2 km, ohne Siedlungsquerungen
<b>Anschlussgleis</b>	vorhanden
<b>Kapazität Bahn (0 - 4)</b>	2

<b>Aktuelle Nutzung</b>	Industrie (Verzinkerei)
<b>Bemerkungen</b>	Belastung durch Altlasten
<b>Koordinationsstand</b>	Vororientierung

Im Norden der Gemeinde Aarberg befindet sich das Vorranggebiet Leimere mit einem bestehenden Anschluss ans Schienennetz. Die Autobahn kann innert 2 km ohne Querung von Wohngebieten erreicht werden. Aktuell befindet sich auf dem Areal eine Verzinkerei und im nördlichen Teil des Perimeters liegt eine grössere unüberbaute Fläche. Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte liegen im Gebiet Betriebs- und Ablagerungsstandorte, sodass bei Realisierung eines neuen Vorhabens nötige Fragen betreffend Altlastensanierung geklärt werden müssen. Aktuell ist nicht geplant, dass die bestehende industrielle Nutzung aufgegeben oder verlagert wird – weil dies jedoch mittelfristig nicht ausgeschlossen ist, wird an diesem Vorranggebiet festgehalten. Einerseits ist das Gebiet gut durch Schiene und Strasse erschlossen und verfügt über grosses Entwicklungspotential. Andererseits fehlen Abklärungen betreffend Altlastensanierung, Verkehrskapazität und Umweltverträglichkeit. Deshalb wird das Gebiet als Vororientierung in den Richtplan eingetragen.

### **3.2.3 Prochaines adaptations des contenus du plan directeur et interdépendances**

#### **3.2.3.1 Adaptations de la fiche de mesure**

Le plan directeur cantonal fait l'objet d'un controlling tous les deux ans. L'occasion permet l'adaptation des mesures existantes et l'ajout de nouvelles mesures. Il est donc possible d'ajouter d'autres zones prioritaires sur la base de nouvelles connaissances ou circonstances ainsi que de modifier l'état de la coordination des zones. Les critères pertinents pour la définition de cet état sont énoncés au chapitre 3.2.1.

Le retrait de périmètres de la fiche de mesure est possible lorsque des affectations logistiques importantes peuvent être exclues à moyen terme. La situation se présenterait notamment si une grande partie de la zone prioritaire n'était plus utilisée à des fins logistiques et que le reste de la surface disponible n'était pas ou plus prévue pour affectations logistiques.

#### **3.2.3.2 Interdépendances**

Trois zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques sont liées à d'autres mesures du plan directeur. Il faut en tenir compte pour le développement des mesures.

- Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos: une partie du périmètre se situe dans le PDE de Moosseedorf, Moosbühl (mesure C\_04).
- Münchenbuchsee, Zollikofen Nord: le périmètre est entièrement compris dans le PDE de Zollikofen / Münchenbuchsee (mesure C\_04).
- Utzenstorf, Emmepark Landshut: le périmètre correspond tout à fait à l'aire d'Emmepark Landshut (ancienne fabrique de papier) traitée par la mesure R\_12.

Dès que la fiche de mesure B\_03 sera inscrite dans le plan directeur, la fiche de mesure C\_04 fera l'objet d'une mise à jour.

La mesure B\_03 est aussi liée à la mesure B\_10 (Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises). Le point particulièrement concerné est celui de l'accessibilité des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques au moyen du trafic ferroviaire de marchandises.

## Fixer les priorités bernoises concernant le trafic ferroviaire aux plans national et international

### Objectif

Le canton préserve et accroît ses avantages comparatifs en raccordant ses centres de manière optimale aux réseaux ferroviaires national et international. La Confédération soutient les mesures allant dans ce sens.

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

### Intervenants

Canton de Berne	OTP
Confédération	Secrétariat général DTT
Tiers	Office fédéral des transports BLS CFF
<b>Responsabilité :</b>	OTP

### Réalisation

- À court terme jusqu'en 2026
- À moyen terme entre 2027 et 2030
- Tâche durable

### État de la coordination en général :

Coordination réglée

### Mesure

Le canton de Berne fait part de son intérêt à être raccordé de manière optimale aux infrastructures ferroviaires nationales et internationales ainsi qu'à disposer de liaisons ferroviaires de qualité (cf. verso).

### Démarche

En collaboration avec les cantons voisins, le canton de Berne représente ses intérêts dans le domaine du trafic ferroviaire aux plans national et international, en particulier au sein et vis-à-vis des institutions suivantes:

- CTSO - Conférence de transport Suisse occidentale
- KöV NWCH - Konferenz der öV-Direktoren der Nordwestschweiz
- OUESTRAIL

Il s'agit également de faire valoir les intérêts bernois dans les projets nationaux suivants:

- FAIF / étapes du PRODES
- Convention de prestations entre la Confédération et les entreprises de transport

Les chances offertes par le tunnel de base du Lötschberg doivent être exploitées, et un travail de lobbying doit être accompli en vue de l'extension des capacités de l'axe du Lötschberg – Simplon.

Contacts avec des entreprises ferroviaires

### Interdépendances/objectifs en concurrence

Le canton de Berne est en concurrence avec d'autres villes et régions de Suisse qui entendent également se prévaloir d'avantages comparatifs grâce à un raccordement optimal aux réseaux ferroviaires national et international.

### Études de base

- Plan sectoriel des transports, partie Programme et partie Infrastructure rail
- Plans découlant du PRODES
- Schémas d'offre cantonaux pour les TP

### Indications pour le controlling

Prise en compte des intérêts du canton de Berne dans les plans supérieurs

## Priorités concernant le trafic ferroviaire tant international que national dans le canton de Berne

### Priorités concernant le trafic ferroviaire national

Le canton de Berne entend apporter des améliorations s'agissant des principaux nœuds de correspondances et des points où s'effectuent les transbordements entre le réseau national et le réseau régional :

- **Nœud de Berne** : les installations pour le public de la gare de Berne et la nouvelle gare RBS ainsi que les voies d'accès à l'ouest et à l'est de la gare de Berne sont en cours d'aménagement ou d'étude. Cela ne suffira cependant pas à régler le problème de saturation de la gare de Berne et de certaines lignes d'accès ; une augmentation des capacités devra donc être envisagée même après l'achèvement des travaux actuels. Les aménagements entre Wylerfeld et Zollikofen ainsi qu'à plus long terme dans la vallée de l'Aar, entre Gümligen et Thoune, sont prioritaires. Au niveau fédéral, ce besoin est inscrit dans le plan sectoriel des transports : une fiche d'objet lui est consacrée.
- Aménagement du point de croisement de Leissigen pour des trains de 400 mètres de long.
- Extension des capacités du tronçon Berne – Neuchâtel.
- 3<sup>e</sup> voie entre Biel/Bienne et Longeau.
- Réalisation des étapes du PRODES.
- Cadence semi-horaire et passage à une cadence au quart d'heure sur les tronçons les plus fréquentés, accélération dans le trafic grandes lignes le long des axes de développement cantonaux (Olten – Berne – Lausanne, Olten – Biel/Bienne – Lausanne, Biel/Bienne – Berne – Thoune – Interlaken).

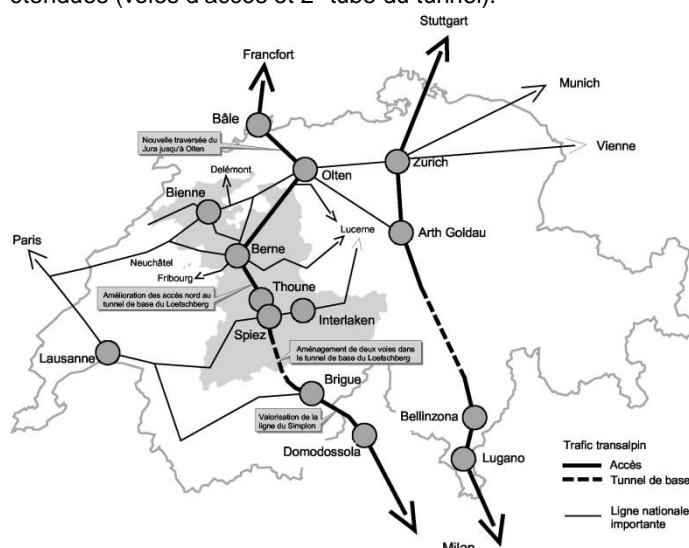
La carte indique les lignes ferroviaires nationales qui revêtent le plus d'importance pour le canton de Berne.

### Priorités concernant le trafic international des voyageurs

- a) Améliorations sur l'axe (Francfort - ) Bâle - Berne - Milan
  - Circulation toutes les deux heures des trains à caisses inclinables sur la ligne Bâle - Berne - Milan.
  - Examen de la possibilité de faire continuer les trains internationaux jusqu'à Francfort.
- b) Berne : amélioration du trafic en provenance et en direction du nord
  - Prolongement du parcours des trains ICE qui ne circulent aujourd'hui que jusqu'à Bâle. Au vu de la structure de la demande, la priorité va aux liaisons entre la Ruhr et l'Oberland bernois ainsi que le Valais.
  - Strasbourg (- Luxembourg) : optimisation des correspondances à Bâle.
- c) Amélioration des liaisons avec Paris et Lyon
  - Soutien du raccordement de la Suisse au réseau français de TGV via Genève – Mâcon, Dijon - Arc jurassien (Vallorbe / Le Locle / Pontarlier / Delle) et Bâle par l'OFT, les cantons et les CFF.
  - Réintroduction des liaisons Interlaken – Berne – Paris via Bâle – Dijon ou Strasbourg.
- d) Maintien de liaisons directes avec les aéroports internationaux de Zurich et Genève.
- e) Introduction et renforcement des liaisons ferroviaires de nuit à destination de la capitale et de l'Oberland bernois.

### Priorités concernant le trafic transalpin des voyageurs

En ce qui concerne le trafic transalpin des voyageurs, le canton de Berne est favorable à la "variante réseau", c'est-à-dire au modèle à deux axes : **Lötschberg**: (Francfort - ) Bâle - Berne - Milan et **Saint-Gothard** : (Stuttgart - ) Zurich - Bellinzona - Milan. Il veille à ce que les régions soient bien reliées à l'axe du Lötschberg (cf. carte), dont les capacités doivent être étendues (voies d'accès et 2<sup>e</sup> tube du tunnel).



## Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux et locaux

### Objectif

Dans le cas du trafic local et du trafic régional, la forte demande doit à l'avenir être satisfaite dans une large mesure par des transports peu polluants et peu gourmands en surface. Les transports publics jouent à cet égard un rôle essentiel. Le canton veille en collaboration avec ses partenaires à ce que les ressources financières et les infrastructures nécessaires soient disponibles.

**Objectifs principaux :** B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants	Réalisation	État de la coordination en général :
Canton de Berne	<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
Confédération	Office fédéral des transports	
Régions	Conférences régionales	
Communes	Toutes les communes	
Tiers	Conférences régionales des transports Entreprises de transports	
<b>Responsabilité :</b>	OTP	

### Mesure

Le canton fixe des priorités claires concernant les infrastructures afin de satisfaire la demande dans le domaine des transports régionaux et locaux (cf. verso) et veille à leur concrétisation. Les besoins en surface à court et à long terme liés aux infrastructures de transports publics locaux et régionaux sont publiés dans le plan directeur et coordonnés suffisamment tôt avec les autres intérêts ayant des effets sur l'organisation du territoire. Le canton s'emploie à obtenir de la Confédération un (co)financement des infrastructures de transports publics prioritaires.

### Démarche

- Adaptation des infrastructures : établir des priorités spatiales et temporelles, mettre en évidence la coordination spatiale des besoins en surface à court et à long terme et peser les intérêts en présence dans l'aménagement du territoire
- Mise en œuvre des étapes d'aménagement PRODES et des projets d'agglomération d'entente avec la Confédération

### Interdépendances/objectifs en concurrence

Le trafic régional emprunte souvent le même réseau ferroviaire que le trafic national et le trafic international. Or, ce réseau est surchargé dans la région bernoise et au pied sud du Jura. Les transports de voyageurs et de marchandises au niveau national risquent donc d'être assurés au détriment du trafic régional, avec pour ce dernier une perte qualitative à la clé (cadence, stabilité des horaires). Les trains Intercity et directs du réseau national deviennent certes toujours plus rapides, mais les transports publics de voyageurs à l'intérieur des agglomérations et des régions sont quant à eux toujours plus lents et cette évolution pourrait s'opposer à la réalisation de l'objectif qui est d'accroître la part des transports publics dans la répartition modale.

### Études de base

- Projets d'agglomération et rapport de synthèse de 2007
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) incluant les projets d'agglomération de la 2<sup>e</sup> génération
- Rapport de synthèse cantonal concernant les CRTU et les projets d'agglomération de la 2<sup>e</sup> génération
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) de la 2<sup>e</sup> génération incluant les projets d'agglomération de la 3<sup>e</sup> génération
- Rapport de synthèse cantonal 2016 concernant les CRTU de la 2<sup>e</sup> génération et les projets d'agglomération de la 3<sup>e</sup> génération
- Développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)
- Programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire de la Confédération
- Schéma d'offre cantonal 2018-2021 pour les transports locaux et régionaux
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) 2021 incluant les projets d'agglomération de la 4<sup>e</sup> génération
- Rapport de synthèse cantonal sur les CRTU 2021 et les projets d'agglomération de la 4<sup>e</sup> génération (2021)
- Schéma d'offre cantonal 2022-2025 pour les transports publics

### Indications pour le controlling

Respect de la fixation des priorités

## Priorités concernant les transports publics régionaux / RER

Les projets d'infrastructures du trafic ferroviaire régional et express listés ci-après relèvent de la compétence fédérale.

Berne-Mittelland	État de la coordination
- Bern West, Leistungssteigerung (Ausbau Westkopf, Abstellanlagen Aebimatte, Entflechtung Holligen) Niveaufreies Entflechtungsbauwerk Holligen der Strecken zwischen Bern-Lausanne/-Neuenburg/- Schwarzenburg. Abstellanlage Aebimatt für Nachtabstellungen Fern- und Regionalverkehr. Ausbau Westkopf Bahnhof Bern mit Verlängerung Perron 6 und Anpassungen Villette. Neubau BLS Haltestelle "Europaplatz Nord" (Aussen-/Mittelperron) mit westlichem Zugang Strassenunterführung Stöckacker und Anschluss an Personenunterführung Europaplatz, Rückbau Haltestelle Stöckacker, Neubau Fuss- und Veloverkehrspasserelle Steigerhubel	Coordination réglée
- Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern (Normalspur) Die seitliche Erweiterung schafft zusätzliche Perronkapazitäten und ist ein zentrales Element für weitere Angebotsausbauten im Fern- und Regionalverkehr im Grossraum Bern.	Coordination en cours
- Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld – Köniz Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur	Coordination réglée
- Doppelspur Fischermätteli – Vidmarhallen Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur	Information préalable
- Durchgehende Doppelspur Bern – Belp Schrittweiser Ausbau zur Doppelspur: Verschiedene Abschnitte (z.B. Wabern - Kehrsatz Nord) sind realisiert, weitere in Planung (Frischingweg-Weissenbühl und Kehrsatz-Falkenhaus).	Information préalable
- Bern Weyermannshaus – Bümpliz Süd: Drittes Gleis Ausbau der Strecke Bern Weyermannshaus - Bümpliz Süd mit einer zusätzlichen Gleisachse zur Bereitstellung der notwendigen Kapazität bei entsprechenden Angebotsausbauten.	Information préalable
- Perronverlängerung Fraubrunnen RBS Ausbau Perrons für 180 m lange Züge	Coordination réglée
- Bern – Wylerfeld inkl. Lorrainebrücke: Ausbau auf 6 Gleisachsen inkl. weiterer Entflechtungen in Bern Wylerfeld Leistungssteigerung der östlichen Zufahrt in den Bahnhof Bern.	Information préalable
- Entflechtung Wankdorf Süd – Ostermundigen Schaffung einer durchgehenden Vierspur Wankdorf Süd – Ostermundigen zur Behebung von Trassenkonflikten Personen-/Güterverkehr im östlichen Zulauf zum Knoten Bern. Der Ausbau umfasst auch eine doppelspurige Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen sowie Ausbauten im Bahnhof Ostermundigen (Bahnzugang / Behindertengleichstellungsgesetz). Es besteht in der Umsetzung eine zwingende Schnittstelle zum ÖV Knotenpunkt Ostermundigen im Rahmen des Vorhabens Tram Bern-Ostermundigen (TBO).	Coordination réglée
- Wankdorf Löchligut – Rütti: Ausbau auf 6 Streckengleise Ausbau des Abschnittes Löchligut-Rütti auf 6 Streckengleise (Anschluss an das Projekt "Viertes Gleis Wankdorf Nord - Löchliguet" und angepasste Anbindung an das Projekt "Entflechtung Wandkdorf Süd - Ostermundigen"). In Richtung Zollikofen Abhängigkeit zum Projekt Rütti-Zollikofen, Ausbau auf 4 Streckengleise (gemeinsame Umsetzung)	Information préalable
- Ausbau Station Wankdorf Nord auf 4 Gleise Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut: Kapazitätserweiterung durch Trennung des Fernverkehrs vom S-Bahnverkehr sowie zusätzliche Perronkante im Bahnhof Wankdorf Nord.	Information préalable
- Wendegleis Münsingen mit Bahnzugang und neuer Perronkante Münsingen West Schaffung eines neuen Wende- und Abstellgleises inkl. Anpassungen zur Erfüllung BehiG, neuem Außenperron und neuem südlichem Zugang über eine Personenunterführung inkl. Veloquerung	Coordination réglée
- Rütti – Zollikofen: Ausbau auf 4 Streckengleise mit Entflechtungsbauwerk in Zollikofen Entflechtung Zollikofen: Niveaufreie Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen der Stammlinie und der neuen Verbindungsleitung Wankdorf Süd – Löchligut.	Information préalable
- Entflechtung Gümligen Süd Zur Entflechtung der Verkehrsströme Bern – Thun und Bern – Luzern ist südlich des Bahnhofs Gümligen eine niveaufreie Entflechtung (Tunnel) vorgesehen.	Coordination réglée
- Ostermundigen – Thun: 3. / 4. Gleis bis Thun inkl. zweites Entflechtungsbauwerk in Gümligen Süd und Entflechtungsbauwerk Thun Nord Das mit dem Vorhaben "Entflechtung Gümligen Süd" realisierte Entflechtungsbauwerk wird bei einem Streckenausbau Gümligen-Münsingen-Thun ausgebaut (zweites Entflechtungsbauwerk)	Information préalable
- Bern Bümpliz Süd – Flamatt: 3. Gleis Ausbau der Strecke Bümpliz Süd - Flamatt mit einer zusätzlichen Gleisachse zur Bereitstellung der notwendigen Kapazität bei entsprechenden Angebotsausbauten.	Information préalable

- Wendegleis Brünnen zusätzliches drittes Gleis zur Verbesserung des S-Bahnangebots im Knoten Bern	Coordination réglée
- S-Bahn-Station Kleinwabern Neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern zwischen den bestehenden Haltestellen Wabern und Kehrsatz Nord zur Gewährleistung der Verbindung zwischen S-Bahn und Tramlinienverlängerung Kleinwabern (Schnittstelle zum ÖV-Knoten Kleinwabern)	Coordination réglée
- Ausbau Bahnhof Jegenstorf Ausbau Perronanlage für 180 m lange Züge	Coordination réglée
- Doppelspur Jegenstorf – Jegenstorf Nord Schliessung Doppelspurlücke (optional neuer Bahnhofstandort)	Information préalable
- Doppelspur Deisswil – Bolligen Doppelpurausbau inkl. Erhöhung Streckengeschwindigkeit	Information préalable
- Ausbau Bahnhof Deisswil Bau eines zweiten Gleises inkl. Aussenperron für Taktverdichtung Deisswil-Bern	Coordination en cours
- Doppelspur Boll-Utzenen – Stettlen (inkl. Verlegung Bahnhof Stettlen) Doppelpurausbau inkl. Erhöhung Streckengeschwindigkeit und möglicher Verlegung des Bahnhofs Stettlen	Information préalable
- Bern – Thun und Bern – Fribourg: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m Ausbau Perrons für bis zu 300 m lange Züge	Information préalable
- Bern Ost (Aaretal) – Baudienstzentrum Standortfestlegung für ein neues Baudienstzentrum im Osten Bern (Ersatz bestehendes Baudienstzentrum Wylerfeld)	Information préalable
- RBS-Wendegleis Zollikofen Wendegleis für Taktverdichtung Zollikofen-Bern	Information préalable
- Worb SBB: Ausbau Kreuzungsstation Ausbau Worb SBB zur Kreuzungsstation parallel zum Umbau des Bahnhofes gemäss Anforderungen BehiG.	Coordination réglée
- Thörishaus Station - Niederwangen: Überholgleis Überholgleis für Überholungen gemäss Angebotskonzept AK35	Coordination en cours
- Abstellanlage Wangental Ausbau und Ersatz für künftig wegfallende Abstellgleise für Personenzüge des Fern- und Regionalverkehrs im Raum Bern.	Information préalable
- Umbau Bahnhof Thurnen inkl. Kreuzungsstelle Thurnen Süd Bau einer BehiG-konformen Perronkante und einer Kreuzungsstelle ausserhalb des Perronbereiches mit zusätzlicher Gleisanlage für den Bau- und Unterhalt.	Coordination réglée
- Doppelspur Fraubrunnen - Büren zum Hof Schliessung der Doppelspurlücken zwischen Fraubrunnen und Büren zum Hof.	Information préalable

### **Thoune-Oberland occidental**

- Neue Haltestelle Thun Nord Bau einer neuen Haltestelle mit zwei Perronkanten zur Erschliessung des ESP Thun Nord (inkl. Vernetzung Bahn-Bus).	Coordination réglée
- Thun: Anlagenanpassungen (Anzahl Gleisachsen, Perronbreiten und Perronlängen 420 m, Abstellgleise für S-Bahn) Sicherung weiterer Leistungssteigerungsmassnahmen im Knoten Thun gemäss Zielbild Rahmenplan SBB.	Information préalable
- Gwatt, Anlagenanpassungen für Abstellungen S-Bahn Abstellanlage für S-Bahn-Rollmaterial gemäss Masterplan/Rahmenplan Thun mit Erweiterung der Gleisanlagen im Bereich der ehemaligen Bahnstation Gwatt. Es besteht ein Konflikt mit der Weiternutzung des bestehenden Freiverlads in Gwatt	Information préalable
- Bogenbegradigung Hondrich-Wengi-Ey (Strecke Spiez - Frutigen) Streckenbegradigung	Information préalable
- Kurvenbegradigung zwischen Thurnen und Burgistein – Wattenwil Optimierung der Streckenführung im Zusammenhang mit dem Ersatz/Neubau der Gürbequerung in neuer Lage	Information préalable

### **Oberland oriental**

- Haltestelle Matten bei Interlaken Neue Haltestelle zur besseren Erschliessung des ESP Flugplatz sowie als P+R für die Entlastung der Lütschinentaler.	Coordination réglée
- Doppelpurabschnitt Ausfahrt Bahnhof Zweilütschinen Seite Lütschental Neuer Doppelpurabschnitt zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei Verspätungen der talwärts fahrenden Züge, sowie zur Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene nach Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken inkl. P+R.	Information préalable
- Grimselbahn (s. auch Massnahme R_10) Mit der Grimselbahn wird das Schmalspurnetz der zb mit dem Schmalspurnetz der Matterhorn Gotthard Bahn zwischen Meiringen und Ulrichen verbunden. Teil dieser	Coordination réglée

Verbindung ist eine Haltestelle in Guttannen (wintersichere Erschliessung). Die Realisierung der neuen Bahnverbindung zwischen Innertkirchen und Oberwald soll nach Möglichkeit mit der Hochspannungsleitung der Swissgrid in einem Tunnel kombiniert werden. Kreuzungsstelle im Bereich Aareschlucht West.

- Ausbau Abstellanlage Meiringen Information préalable Aufgrund der zukünftigen Angebotsausbauten wird das Rollmaterialmengengerüst grösser. Dies erfordert u.a. in Meiringen einen Ausbau der Abstellanlagen.
- Doppelspurausbau Brünig-Hasliberg – Interlaken Ost Information préalable Erstellung verschiedener Doppelspurabschnitte bei einem potenziellen Angebotsausbau zum Halbstundentakt

## Haute-Aargovie

- Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage Coordination réglée Erstellung BehiG-konforme Zugänge und Perrons in Langenthal und Herzogenbuchsee und Ausbau der Perronflächen. Dadurch entfällt im Bahnhof Langenthal ein Gleis. Das wegfallende Gleis betrifft den Baudienststützpunkt (vgl. nachfolgendes Vorhaben).
- Baudienststützpunkt SBB Herzogenbuchsee Coordination en cours Durch die BehiG-Anpassungen in den Bahnhöfen Langenthal entfällt im Bahnhof Langenthal das Gleis des Baudienststützpunktes. Die Funktionalität des Baudienststützpunktes soll neu in Herzogenbuchsee konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr in Langenthal GB kompensiert werden.
- Doppelspur Langenthal – Langenthal Gaswerk Information préalable Erstellung zweier Gleise, so dass für die beiden Linien von Langenthal nach Niederbipp und von Langenthal nach St. Urban je ein eigenes Gleis zur Verfügung steht. Dies ermöglicht parallele Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof Langenthal.
- Doppelspurinsel zwischen Bannwil und Aarwangen Schloss Coordination préalable Verschiebung der bestehenden Kreuzungsstelle aus dem Bahnhof Bannwil in Richtung Aarwangen. Einerseits ist für die Erstellung eines BehiG-konformen Perrons keine zweigleisige Anlage im Bahnhof Bannwil mehr möglich (Kurvenlage), anderseits ermöglicht die verschobene Kreuzungsstelle Angebotsverbesserungen durch Führung von Verdichtungszügen Langenthal - Bannwil.
- Doppelspurinsel zwischen Niederbipp Dorf und Holzhäusern und Weiherhöhe Coordination préalable Je nach Angebotskonzept auf der Linie Langenthal - Niederbipp, wird die Doppelspurinsel zwischen Holzhäusern und Weiherhöhe zur neuen Regelkreuzungsstelle dieser Linie. Dadurch erhalten die Züge in Langenthal verbesserte Anschlüsse von/nach Bern und in Niederbipp Anschluss an die Züge der Linie Solothurn - Oensingen.
- Verbesserung Erschliessung Lups (Kanton Luzern), Verschiebung Haltestelle St. Urban Coordination en cours Die Klinik der Luzerner Psychiatrie ist heute schlecht mit dem ÖV erschlossen. Durch eine Verschiebung der Endhaltestelle näher zur Klinik kann die Erschliessung für Mitarbeiter/innen und Besucher/innen verbessert werden ohne Nachteile für die heute von der Bahn erschlossenen Gebiete St. Urbans.
- Langenthal: Erweiterung Werkstatt und Abstellanlage asm Coordination en cours Langfristig werden im Gebiet Oberaargau/Solothurner mehr und längere Zugskompositionen eingesetzt. Dies erfordert einen Ausbau der Werkstatt und Abstellanlage.
- Verlängerung Doppelspur Siggere – Attiswil in Richtung Wiedlisbach Coordination préalable Je nach Angebotskonzept auf der Linie Solothurn–Oensingen, verschiebt sich der Kreuzungspunkt weiter ostwärts. Die Verlängerung der Doppelspur verbessert in diesen Szenarien die Fahrplanstabilität.
- Langenthal West: Spange Önz zur Verbindung der Stammlinie mit der Ausbaustrecke Coordination en cours Mit der Einführung des Viertelstundentakts Bern-Zürich wird der Güterverkehr von Rothrist nach Solothurn via die Stammlinie Olten – Bern bis Wanzwil geführt. Aus diesem Grund ist eine neue eingleisige Verbindungsstrecke zwischen der Stammlinie und der Ausbaustrecke nötig.

## Emmental

- Ausbau Bahnhof Bätterkinden (Perronverlängerung) zu ÖV Knotenpunkt Coordination réglée Ausbau Perrons für 180 m lange Züge
- Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube Coordination réglée Neuer Depotstandort für zusätzliches Rollmaterial
- Bahnhof Burgdorf: Raumsicherung für Anlagenanpassungen Coordination préalable Erweiterung Bahnhof Burgdorf gemäss Zielbild des Masterplans SBB aufgrund von Angebotsausbauten der S-Bahn.
- Burgdorf, Wynigen: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m Coordination préalable Ausbau Perrons für bis zu 300 m lange Züge.
- Sicherstellung Perronnutzlänge von 220 m in Worb, Bowil und Trubschachen Coordination réglée Ausbau Perrons für aktuelle Zuglängen der S2 Bern – Langnau.
- Lyssach: Perronnutzlänge 220 m sicherstellen Coordination réglée

Ausbau Perrons für bis zu 300 m lange Züge.	
- Doppelspur Burgdorf – Kirchberg-Alchenflüh Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur	Information préalable
- Doppelspur Bowil – Signau Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur	Coordination en cours
- Doppelspur Bätterkinden – Ammannsegg Schliessung der noch bestehenden Doppelspurlücken, zwischen Bätterkinden und Ammannsegg (Kanton SO).	Information préalable
- LS-Werkstätte Oberburg Ersatz- und Neubau der bestehenden BLS-Werkstätte	Coordination réglée
<b>Bienne-Seeland-Jura bernois</b>	
- Double voie Chavannes – Douanne (tunnel de Gléresse) Nouveau tunnel à double voie Douanne – Chavannes	Coordination réglée
- Doublement des voies de l'asm entre Bienne et Täuffelen La réalisation des aménagements de l'offre à proximité de Bienne sur la ligne Bienne – Ins nécessite des doubles voies supplémentaires entre Bienne et Täuffelen.	Coordination en cours
- Double voie Fanelwald – Marin-Epagnier Aménagement du tronçon existant en double voie	Information préalable
- Double voie Chiètres – Anet Doublement de la voie entre les gares de Chiètres et Ins. Dans un premier temps, le passage à niveau sera supprimé dans la commune de Chiètres et l'accès sud à la gare de Chiètres sera élargi à deux voies.	Information préalable
- Nouvel arrêt à St-Imier – La Clef Construction d'une nouvelle gare à St-Imier (ouest)	Coordination réglée
- Déplacement de l'arrêt à Villeret Déplacement de la gare de Villeret pour une desserte optimale des zones urbaines à développer	Coordination réglée
- Nouvel arrêt à Bévilard Construction d'une nouvelle gare dans le village de Bévilard	Information préalable
- Gare de Bienne : adaptation des voies et des quais ainsi que des accès au chemin de fer Réaménagement de la gare de Bienne compte tenu des besoins de développement à long terme identifiés dans le plan cadre / le plan directeur	Information préalable
- Bienne : installation de production est et optimisation des prestations jusqu'à Lengnau y c. ouvrage de désenchevêtrement de Champs-de-Boujean (Bienne) Optimisation des installations dans la lignée du Plan cadre CFF	Information préalable
- Désenchevêtrement à Lengnau Raccordement sans croisement du tronçon Lengnau – Moutier	Information préalable
- Moutier : prolongement du quai (longueur utile de 420 m au total) Prolongement des quais du trafic grandes lignes au départ/à destination de Delémont (longueur utile de 420 m au total)	Information préalable
- Double voie Brüttelen Ost La modification des conditions de raccordement au noeud d'Ins impose une adaptation de l'offre sur la ligne Täuffelen – Ins. Pour assurer les correspondances à Ins, il est nécessaire de créer un point de croisement de régulation sous forme de double voie entre Finsterhennen et Brüttelen.	Coordination réglée
- Double voie La Heutte (Bienne-Sonceboz) Station de croisement La Heutte visant à améliorer le raccordement de Moutier	Information préalable

## Priorités concernant les transports publics locaux

Les projets d'infrastructures du trafic local listés ci-après relèvent de la compétence du canton.

Etat de la coordination

<b>Berne-Mittelland</b>	
- Tram Bern – Ostermundigen Umstellung von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bahnhof Bern und Haltestelle Oberfeld in Ostermundigen, inkl. Wendeschlaufe in Ostermundigen.	Coordination réglée
- ÖV Knotenpunkt Ostermundigen Der Bahnhof Ostermundigen soll zu einem attraktiven, publikumsnahen Umsteigeknoten zwischen S-Bahn, Tram und Bus umgebaut werden.	Coordination réglée
- Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung Umstellung von Gelenkbus auf Doppelgelenktrolleybus mit teilweiser Fahrleitung	Coordination réglée
- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern Verlängerung der Tramlinie 9 um 1,4 Kilometer bis zur neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern. Auf der neuen Strecke entstehen die zwei Haltestellen Bächtelenpark und Lindenweg. An der neuen Endhaltestelle Kleinwabern entsteht ein ÖV-Knoten für den Umstieg zwischen S-Bahn, Tram und Bus.	Coordination réglée
- Doppelspurausbau Tram 6 Thunstrasse Muri	Coordination réglée

Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und als Basis für Taktverdichtungen	
- Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und als Basis für Taktverdichtung	Coordination en cours
- 2. Tramachse Zentrum Bern Erstellung einer zweiten Tramachse im Zentrum der Stadt Bern, um die Innenstadt vom ÖV zu entlasten, die Einführung weiterer Tramlinien zu ermöglichen und die Betriebsstabilität zu verbessern (Netzredundanz).	Information préalable
- Tram Länggasse Umstellung von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bahnhof Bern und der heutigen Busendstation Länggasse	Coordination en cours
- ÖV-Knotenpunkt Münchenbuchsee Anlagenanpassung zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse zwischen Bus und S-Bahn	Information préalable
- ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen Umstellung auf Doppelgelenkbus des Asts Holligen der Linie 12 und der Linie 101 Bern Bhf. - Hinterkappelen sowie Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz (inkl. Buswendeschlaufe) zur kurz-/mittelfristigen Erschliessung des Inselareals	Coordination en cours
- ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig Langfristig und insbesondere bei einem Vollausbau auf dem Inselareal soll das Gebiet entweder mit einem Tram in der Murtenstrasse oder der Bahn (RBS) erschlossen werden. Angesichts der hohen Kosten wäre ein zusätzlicher Nutzen dieser Bahnerschliessung wertvoll, z.B. mittels Erschliessung von Köniz mit der Bahn statt mit Tram resp. einer Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz/Schwarzenburg. Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Köniz langfristig".	Information préalable
- ÖV-Erschliessung Köniz langfristig Längerfristig soll Köniz entweder mit Tram oder mit der Bahn (RBS) erschlossen werden. Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig".	Information préalable
- ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern Umsteigeanlage zwischen Tram, Bus und der neuen S-Bahnhaltstelle Kleinwabern	Coordination réglée
- ÖV-Knotenpunkt Liebefeld Ausbau zu einem attraktiven Umsteigeknoten für den öffentlichen Verkehr und von/zum Velo	Coordination en cours
- Tramdepot Bodenweid Ersatz des heutigen Tramdepots am Eigerplatz inkl. weiterer Nutzungen durch Bernmobil sowie Zufahrtsgleise / Wendeschlaufe Europaplatz. Das neue Tramdepot wird kombiniert mit der heutigen Sportnutzung. Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen".	Information préalable
- Mobilitätsdrehscheibe Europaplatz Ausbau/Optimierung der Umsteigebeziehungen ÖV/ÖV sowie des multimodalen Mobilitätsangebotes	Coordination en cours
- Tramstrecke Freudenbergerplatz – Guisanplatz neue Tramstrecke / Verlängerung der Tramlinie 7 ab Ostring bis Guisanplatz auf dem alten Autobahntrasse bzw. dem Pulverweg im Zusammenhang mit dem Projekt Bypass Bern Ost	Information préalable
- Tramstrecke Papiermühlestrasse (Guisanplatz – Rosengarten) neue Tramstrecke für eine Tramlinie Bern Bhf. - Viktoriaplatz - Papiermühlestrasse - Guisanplatz	Information préalable
- Tram Wyler Umstellung der Buslinie 20 auf Tram zwecks Entlastung des Raums Bahnhof Bern von ÖV-Bewegungen. Abhängigkeit zum Vorhaben "Zweite Tramachse Zentrum Bern"	Information préalable
- Tramlinie Saali – Gümligen Verlängerung der Tramlinie Saali bis Gümligen. Ab Melchenbühlplatz entweder über bestehende Tramstrecke oder über neue Strecke in Worbstrasse	Information préalable
- Neue Haltestelle Guisanplatz Bau einer zusätzlichen Haltestelle Guisanplatz in der Papiermühlestrasse, welche im Regelbetrieb bedient wird. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Knotens verbessert und die Tramlinie durch den Wegfall der heutigen Schlaufenfahrt am Guisanplatz beschleunigt.	Coordination en cours

### Thoune-Oberland occidental

- Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun Neuorganisation zur Entlastung des Bahnhofplatzes und der Zufahrten durch eine Entflechtung der Bushaltestellen der Stadt- und Regionallinien sowie die Verlagerung von Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite.	Information préalable
- Thun: Neue Personenunterführung Süd Neue Personenunterführung südlich des Bahnhofs Thun zur Verbesserung der Zugänglichkeit des neuen Bahnhofquartiers/Bahnhofplatz und Bushof für den Velo- und Fussverkehr.	Information préalable

## **Haute-Argovie**

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| - Bushaltestellen und Bahnhofplatz Langenthal<br>Neubau BehiG-konformer Bushaltekanten in für die Zukunft erforderlicher Anzahl   | Coordination en cours |
| - Herzogenbuchsee: Bushaltestellen und Bahnhofplätze<br>Neubau BehiG-konformer Bushaltekanten in für die Zukunft erforderlicher Anzahl  | Coordination en cours |
| - Herzogenbuchsee: Verlängerung der Personenunterführung mit neuem Bahnzugang West<br>Die bestehende Personenunterführung wird ausgebaut, gegen Westen verlängert und an das angrenzende Bahnhofquartier angeschlossen. | Coordination réglée   |

## **Emmental**

- |   |                     |
|---|---------------------|
| - Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf<br>Behindertengerechte Gestaltung des Bushofes beim Bahnhof Burgdorf | Coordination réglée |
|---|---------------------|

## **Bienne-Seeland-Jura bernois**

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| - Gare de Bienne : nouveau passage (à l'est) avec accès au chemin de fer et franchissement cyclable, rehaussement asm compris<br>Lot partiel du projet global « Gare de Bienne : adaptation des voies et des quais ainsi que des accès au chemin de fer»  | Coordination en cours |
| - Gare de Lyss : passage sous voies (au nord) avec accès aux quais et à la gare routière<br>Création d'un nouveau passage ferroviaire souterrain au nord du passage souterrain existant en vue d'améliorer la perméabilité entre le centre de Lyss/la place de la gare et les quartiers est ainsi que l'accès aux quais et à la gare routière. Le nouveau passage souterrain nord améliore l'accessibilité de la plaque tournante de la gare de Lyss pour les piétons et les cyclistes et déleste le passage souterrain existant de la gare, à l'espace limité. | Coordination en cours |
| - Regiotram de l'agglomération de Bienne<br>Prolongement de la ligne asm Anet – Bienne vers le centre-ville et la gare de Champs-de-Boujean   | Information préalable |
| - Nœud de transports publics de la gare de Brügg<br>Raccordement du RER au réseau de bus urbain et régional et des TP au réseau de mobilité douce   | Information préalable |
| Nœud de transports publics de la gare de Nidau<br>Raccordement de la ligne Bienne – Täuffelen – Anet au réseau de bus urbain et des TP au réseau de mobilité douce  | Coordination en cours |

## Mesure B\_05 « Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux et locaux » : divers nouveaux projets et projets ayant évolué Explications

Les projets de transports publics figurant dans la fiche de mesure B\_05 (ancienne FM B\_04) sont périodiquement réévalués, actualisés et complétés en concertation avec les entreprises de transport et les conférences régionales des transports / conférences régionales. Depuis les dernières adaptations du plan directeur, divers aménagements d'infrastructures sont en cours de réalisation, ont été réalisés ou ont évolué dans leur planification.

Au verso de la fiche de mesure, le tableau contient désormais de brèves descriptions des projets, afin que l'ampleur de chaque projet et sa délimitation par rapport à d'autres projets soient plus transparentes pour le grand public.

Le classement des projets par ordre de priorité pour les transports publics régionaux/express, d'une part, et les transports publics locaux, d'autre part, permet également de mieux distinguer les projets qui sont du ressort de la Confédération et ceux qui sont du ressort du canton. Les aménagements d'infrastructures du trafic régional et du RER relèvent de la compétence de la Confédération, ceux du trafic local de la compétence des cantons. Pour les nouvelles mesures relevant de sa compétence, le canton doit faire état de la coordination spatiale dans les commentaires de son plan directeur. En ce qui concerne les projets relevant de la compétence fédérale et ayant des répercussions significatives sur le territoire, les transports et l'environnement, il est renvoyé au plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, pour la coordination spatiale. Le canton porte à l'attention de la Confédération les projets du plan directeur susceptibles d'être pertinents au regard du plan sectoriel, mais qui n'y figurent pas encore.

Les commentaires ci-après portent sur des projets ayant été radiés, des projets récemment inscrits dans le plan sectoriel ou des projets dont le niveau de coordination a été ajusté.

### Projets radiés

Projet	Motif de la suppression
Doppelspur Jegenstorf Nord – Grafenried	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Die Inbetriebnahme ist Ende 2022 geplant. Das Vorhaben wurde auch aus dem Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) entlassen.
Ausbauten Bätterkinden Süd – Büren zum Hof	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Die Inbetriebnahme ist Ende 2022 geplant. Das Vorhaben wurde auch aus dem Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) entlassen.
ÖV-Knotenpunkt Laupen und Verkehrssanierung Laupen	Der ÖV-Knoten wurde in Betrieb genommen. Zum ÖV-Knoten gehört auch das Strassenkonzept mit neuer Verkehrsführung. Dieses ist zwar noch nicht umgesetzt, ist aber kein ÖV-Projekt und wird deshalb aus dem Massnahmenblatt B_05 gestrichen.
Ausbau Bahnhof Ittigen	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Die Inbetriebnahme ist Mitte 2023 geplant.
Bern Weyermannshaus Güterbahnhof: Ergänzung Freiverlad mit KV-Terminal	Das Vorhaben betrifft den Güterverkehr und wird in einem neuen Massnahmenblatt (B_10) zum Güterverkehr abgehandelt.
Verschiebung Haltestelle Stöckacker (Europaplatz Nord)	Dieses Vorhaben ist Bestandteil des Projekts «Bern West, Leistungssteigerung (Ausbau Westkopf, Abstellanlagen Aebimatte, Entflechtung Holligen)». Ein entsprechender Hinweis wurde in der neuen Beschreibung ergänzt.
BLS-Werkstätte Chiliforst Nord	Die BLS hat sich aufgrund von diversen Widerständen und Planungsunsicherheiten dazu entschieden, den Standort Chiliforst Nord nicht weiter zu verfolgen. Stattdessen soll nun die bestehende Werkstatt in Oberburg neu gebaut und erweitert werden.

	Diese Richtplananpassung stellt einen Nachvollzug der entsprechenden Änderungen im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 9.12.2022 dar.
Haltestelle Resort Brienzsee Ufem Moos, westlich von Oberried	Für die optimale ÖV-Erschliessung des Resorts bietet sich eine neue Bahnhaltestelle in unmittelbarer Nähe an. Die Finanzierung durch den Investor Florens Lake Resort & Spa wurde jedoch abgelehnt, weshalb dieses Vorhaben keine Aussicht auf Erfolg hat. Der als Provisorium eingerichtete Shuttlebus zwischen dem Resort und dem Bahnhof Oberried muss somit durch den Investor langfristig aufrechterhalten werden, um die für die damalige Einzung notwendige ÖV-Erschliessung zu gewährleisten.
Schleife Meiringen	Die Schleife oder Bypass Meiringen würde eine massgebliche Fahrzeitverkürzung ermöglichen. Mit weiteren Beschleunigungsmassnahmen und Anpassung der Haltepolitik könnte ein Konzept Luzern-Interlaken von 90' erreicht werden. Der Transitverkehr Luzern-Interlaken steht jedoch nicht im Vordergrund. Die zb hat eine wichtige Erschliessungsfunktion für Meiringen und das gesamte Haslital. Die mit der Schleife angedachte, neue Lage des Bahnhofs Meiringen widerspricht den kantonalen Vorgaben zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung, sowie dem Projekt «Grimselbahn».
Haltestelle Brienz Ost / Kienholz	Aktuell besteht keine Planung seitens Transportunternehmung oder Regionalkonferenz für diese Haltestelle.
Raccordement double voie Chiètres	Le projet fait partie intégrante du projet « Double voie Chiètres – Anet ». Une mention correspondante a été ajoutée dans la nouvelle description.

## Projets nouvellement ajoutés

Projet	État de la coordination	Description et état de la planification
Doppelspur Jegenstorf – Jegenstorf Nord	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Schliessung der Doppelspurlücke mit optionalem neuen Bahnhofstandort. Die aktuell laufenden Planungen zeigen, dass die prognostizierte Nachfrage 2040 einen weiteren Leistungsausbau im Korridor Bern-Solothurn erforderlich machen dürfte. Für die dann in Jegenstorf wendende S8 würde ein drittes (Wende-)Gleis benötigt, welches am bestehenden Standort nicht realisierbar ist. Am bestehenden Standort wird die Umsetzung eines Provisoriums weiterverfolgt. Die Planungen werden weiter konkretisiert, sobald der Umfang der künftigen Ausbauschritte 2040/50 in diesem Raum klar ist.
Ausbau Bahnhof Deisswil	Zwischenergebnis	Das Vorhaben umfasst den Bau eines zweiten Gleises inkl. Aussenperron für die Taktverdichtung Deisswil-Bern. Der Ausbau war ursprünglich Bestandteil des Vorhabens «Doppelspur Deisswil-Bolligen». Dieser soll nun jedoch vorgezogen per 2027 realisiert werden.
Abstellanlage Wangental	Vororientierung	Im Raum Bern fallen in Folge verschiedener Projekte ab 2016 eine grosse Anzahl Abstellgleise weg. Der Bedarf an Abstellgleisen für Personenzüge des Fern-(FV) und Regionalverkehrs (RV) ist in den nächsten Jahren relativ konstant und nimmt mit der Umsetzung des Angebotes STEP AS 2025 (AS25) und 2. Teilergänzung S-Bahn Bern ab ca. 2025 zu. Das Wangental ist ein potenzieller Standort für eine solche Anlagen, ein konkreter Standort ist noch nicht evaluiert. Die Massnahme wird gemäss BAV voraussichtlich dem Substanzerhalt zugeschrieben. Beim Substanzerhalt handelt es sich um den Unterhalt und insbesondere die bedarfsgerechte Modernisierung der bestehenden Anlagen und Bauwerke.

Umbau Bahnhof Thurnen inkl. Kreuzungsstelle Thurnen Süd	Festsetzung	Das Vorhaben umfasst den Bau einer BehiG-konformen Perronkante und einer Kreuzungsstelle ausserhalb des Perronbereiches mit zwei zusätzlichen Gleisachsen für den Bau- und Unterhalt. Für die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen (FFF) wurden zusammen mit den kantonalen und regionalen Behörden geeignete Ausgleichsflächen definiert. Das entsprechende Plangenehmigungsverfahren wurde Ende 2021 beim BAV zur Vorprüfung eingereicht.
Doppelspur Fraubrunnen – Büren zum Hof	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Schliessung der noch bestehenden Doppelspurlücken zwischen Fraubrunnen und Büren zum Hof. Die Schliessung dieser Doppelspurlücken ist gemäss SIS 2021 bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes STEP zu prüfen. Das Vorhaben wurde im SIS als langfristige Trassensicherung aufgenommen und entsprechend auch im kantonalen Richtplan aufgeführt.
Kurvenbegradigung zwischen Thurnen und Burgistein - Wattenwil	Vororientierung	Mit dem Ersatz/Neubau der Brücke über die Gürbe in neuer Lage soll die Streckenführung optimiert und das Bahntrasse direkter geführt werden. Damit kann die Geschwindigkeit erhöht und der Verschleiss der Gleise verringert werden. Die konkrete Projektierung läuft zurzeit.
Doppelspurabschnitt Ausfahrt Bahnhof Zweilütschinen Seite Lütschental	Vororientierung	Nach Inbetriebnahme der geplanten Haltestelle Matten bei Interlaken ist vorgesehen, mit P+R sowie halbstündlich verkehrenden Zusatzzügen zur Hauptverkehrszeit von und nach Grindelwald in Lastrichtung Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Es entstehen Kreuzungen zwischen Regel und Zusatzzügen in Zweilütschinen. Ein Doppelspurabschnitt ab dem Bahnhof Zweilütschinen Richtung Lütschental erhöht die Fahrplanstabilität bei Verspätungen der talwärts fahrenden Züge. Die Aufnahme des Vorhabens im kantonalen Richtplan entspricht einem Antrag gemäss RGSK 2021 (vgl. RRB 1009/2021). Es besteht jedoch noch keine konkrete Planung der Transportunternehmung (BOB). Die räumliche Abstimmung der weiteren Planung erfolgt im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Oberland Ost.
Doppelspurausbau Brünig-Hasliberg - Interlaken Ost	Vororientierung	Falls in Zukunft ein Halbstundentakt eingeführt werden soll, sind auf dieser Linie Doppelspurabschnitte erforderlich. Die konkrete Verortung der Doppelspurabschnitte ist noch offen. Es handelt sich um eine langfristige Interessenssicherung. Das BAFU weist darauf hin, dass die Massnahme potenziell die Grundwasserschutzzone S3 betrifft.
Verlängerung Doppelspur Siggere – Attiswil in Richtung Wiedlisbach	Vororientierung	Je nach Angebotskonzept auf der Linie Solothurn–Oensingen, verschiebt sich der Kreuzungspunkt weiter ostwärts. Die Verlängerung der Doppelspur verbessert in diesen Szenarien die Fahrplanstabilität. Die künfti-

		gen Angebotskonzepte sind noch nicht definiert, weshalb auch die räumlichen Auswirkungen des Vorhabens noch nicht klar sind.
Baudienststützpunkt SBB Herzogenbuchsee	Zwischenergebnis	<p>Die SBB muss ihren Baudienststützpunkt Oberaargau (heute in Langenthal) aufgrund des BehiG-Umbaus im Bahnhof Langenthal verschieben. Die Perronverbreiterung im Bahnhof Langenthal beansprucht zusätzliche Flächen, wodurch das Abstellgleis (bzw. der Baudienststützpunkt) auf der Ostseite des Bahnhofs nicht mehr genügend Platz hat. Die Baudienststützpunkte sind zwingende Betriebsanlagen, die jeweils in einem bestimmten Abstand auf dem ganzen Netz verteilt werden müssen. Der Stützpunkt kann somit grundsätzlich verschoben werden, allerdings nur in einen naheliegenden Bahnhof (bedingte Standortgebundenheit).</p> <p>Die SBB hat alternative Standorte geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass der Baudienststützpunkt neu im Bahnhof Herzogenbuchsee realisiert werden soll. Alternative Standorte wie z.B. in Riedtwil wurden aufgrund von Platzmangel oder der Beanspruchung von Kulturland (teilweise FFF) verworfen.</p> <p>Aufgrund von Einwänden seitens Region und Gemeinden prüft der Kanton mit der SBB erneut folgende Elemente als Grundlage für eine Festsetzung im Richtplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedingte Standortgebundenheit des Baudienststützpunktes in Herzogenbuchsee --&gt; Detailprüfung alternativer Standorte</li> <li>- Auslegeordnung der Auswirkungen eines Baudienststützpunktes im Bahnhof Herzogenbuchsee (insb. bezüglich Lärm)</li> </ul>
Langenthal West: Spange Önz zur Verbindung der Stammlinie mit der Ausbaustrecke	Zwischenergebnis	Mit der Einführung des Viertelstundentakts Bern-Zürich wird der Güterverkehr von Rothrist nach Solothurn via die Stammlinie Olten – Bern bis Wanzwil geführt. Aus diesem Grund ist eine neue eingleisige Verbindungsstrecke zwischen der Stammlinie und der Ausbaustrecke notwendig. Das Vorhaben ist ein im Rahmen des STEP Ausbauschrittes 2035 finanziertes Projekt. Eine Vorstudie liegt vor. Es bestehen allerdings noch Konflikte mit Gebäuden, welche noch behandelt werden müssen. Die PGV-Einreichung ist für Mitte 2025 geplant.
BLS-Werkstätte Oberburg	Festsetzung	<p>Ersatz- und Neubau der bestehenden BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf: Die aktuelle Werkstatt-Fläche beträgt 3.2 ha. Neu sind am Standort alle wesentlichen Funktionalitäten einer Anlage für die betriebsnahe Instandhaltung vorgesehen. Die heutigen Gebäude und Gleisanlagen sollen in Etappen zurückgebaut und durch Neubauten ersetzt werden.</p> <p>Dazu werden zusätzliche Flächen im Umfang von maximal 2.5 ha auf den benachbarten Grundstücken benötigt, um den Grundauftrag nach 2030 weiterhin erfüllen zu können.</p> <p>Diese Richtplananpassung stellt einen Nachvollzug der entsprechenden Änderungen im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 9.12.2022 dar.</p>
Doppelspur Bätterkinden – Ammannsegg	Vororientierung	Eine Schliessung der noch bestehenden Doppelspurlücken zwischen Bätterkinden und Ammannsegg ist gemäss SIS 2021 bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes STEP zu prüfen. Das Vorhaben wurde im SIS als langfristige Trassensicherung aufgenommen und entsprechend auch im kantonalen Richtplan aufgeführt.

ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen	Zwischenergebnis	Das Vorhaben umfasst die Umstellung auf Doppelgelenkbus des Asts Holligen der Linie 12 und der Linie 101 Bern Bhf. - Hinterkappelen sowie die Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz (inkl. Buswendeschlaufe) zur kurz-/mittelfristigen Erschliessung des Inselareals. Eine entsprechende Zweckmässigkeitsbeurteilung liegt vor. Als kurz-/mittelfristige Lösung steht die Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb in den Korridoren Bern Bahnhof – Insel – Europaplatz und Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Hinterkappelen im Vordergrund. Die Umsetzung der Bestvariante wird nun durch die Stadt Bern zusammen mit dem AÖV und den betroffenen Transportunternehmungen BERNMobil und PostAuto konkretisiert und weiter geplant.
ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig	Vororientierung	Langfristig und insbesondere bei einem Vollausbau auf dem Inselareal soll das Inselareal entweder mit einem Tram in der Murtenstrasse oder der Bahn (RBS) erschlossen werden. Angesichts der hohen Kosten wäre ein zusätzlicher Nutzen dieser Bahnerschliessung wertvoll, z.B. mittels Erschliessung von Köniz mit dem RBS statt mit Tram resp. einer Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz / Schwarzenburg. Es besteht eine Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Köniz langfristig" und unter Umständen auch zum Vorhaben «Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld – Köniz». Das Vorhaben ist auch Bestandteil der ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern der RKBM.
ÖV-Erschliessung Köniz langfristig	Vororientierung	Längerfristig soll Köniz entweder mit Tram oder mit der Bahn (RBS) erschlossen werden. Es besteht eine Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig" und unter Umständen auch zum Vorhaben «Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld – Köniz». Derzeit wird eine ZMB zur Frage der längerfristigen Erschliessung von Köniz durchgeführt.
Tramdepot Bodenweid	Vororientierung	Das Vorhaben beinhaltet den Ersatz des heutigen Tramdepots am Eigerplatz inkl. weiterer Nutzungen durch Bernmobil sowie Zufahrtsgleise / Wendeschlaufe Europaplatz. Das neue Tramdepot wird kombiniert mit der heutigen Sportnutzung am Standort Bodenweid. Wegen der schienenseitigen Anbindung des Depots bestehen Abhängigkeiten zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen". Aktuell ist eine Machbarkeits- und Potenzialstudie in Arbeit zur weiteren Konkretisierung des Vorhabens.
Mobilitätsdrehscheibe Europaplatz	Zwischenergebnis	Das Vorhaben umfasst den Ausbau und die Optimierung der Umsteigebeziehungen ÖV/ÖV sowie des multimodalen Mobilitätsangebotes am Knotenpunkt Europaplatz. Es handelt sich um eine Massnahme des kommunalen Richtplans Ausserholligen, welcher die Siedlungsentwicklung nach innen u.a. mit diesem Vorhaben umweltverträglich und nachhaltig gestalten möchte. Die räumliche Abstimmung des Vorhabens

		wird im Rahmen des kommunalen Richtplans Ausserholligen konkretisiert. Es besteht eine Abhängigkeit zur Verschiebung der Haltestelle Stöckacker in Richtung Europaplatz.
Tramstrecke Freudenbergerplatz – Guisanplatz	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst eine neue Tramstrecke, bzw. Verlängerung der Tramlinie 7 ab Ostring bis Guisanplatz auf dem alten Autobahntrasse bzw. dem Pulverweg im Zusammenhang mit dem Projekt Bypass Bern Ost. Das Vorhaben und die räumliche Abstimmung des Vorhabens werden im Rahmen Projektes Bypass Bern Ost konkretisiert.
Tramstrecke Papiermühlestrasse (Guisanplatz – Rosengarten)	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst eine neue Tramstrecke für die Strecke Bern Bhf. - Viktoriaplatz - Papiermühlestrasse – Guisanplatz. Es ist Bestandteil der ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern der RKB.
Tram Wyler	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Umstellung der Buslinie 20 auf Tram zwecks Entlastung des Raums Bahnhof Bern von ÖV-Bewegungen. Es ist Bestandteil der ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern der RKB. Es besteht eine Abhängigkeit zum Vorhaben "Zweite Tramachse Zentrum Bern".
Tramlinie Saali – Gümligen	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Verlängerung der Tramlinie Saali bis Gümligen. Ab Melchenbühlplatz erfolgt dies entweder über die bestehende Tramstrecke oder über eine neu zu bauende Strecke entlang der Worstrasse. Es handelt sich um ein Anliegen aus dem Projekt Bypass Bern Ost zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Siedlungsentwicklungsgebietes Wittigkofen/Thoracker. Die Regionalkonferenz Bern Mittelland äussert jedoch Vorbehalte im Zusammenhang mit der Doppelführung entlang der Tramlinie 6 und aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten in diesem Raum.
Neue Haltestelle Guisanplatz	Zwischenergebnis	Das Vorhaben umfasst den Bau einer zusätzlichen Haltestelle Guisanplatz in der Papiermühlestrasse, welche im Regelbetrieb bedient werden soll. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Knotens Guisanplatz für alle Verkehrsteilnehmer verbessert und die Tramlinie durch den Wegfall der heutigen Schlaufenfahrt am Guisanplatz beschleunigt. Räumliche Konflikte mit Alleebäumen und dem Veloverkehr werden in der weiteren Planung bearbeitet.
Nœud de transports publics de la gare de Brügg	Information préalable	La gare de Brügg relie le RER au réseau de bus urbain et régional et les TP au réseau de mobilité douce. L'objectif est d'en faire une importante plaque tournante des transports au cœur de l'agglomération. En vertu des CRTU 2021, du projet d'agglomération de 4 <sup>e</sup> génération, de la stratégie relative aux TP 2035 et du concept d'offre pour le RER bernois à l'horizon 2040, la gare de Brügg doit être étoffée de manière à devenir un nœud de transports publics. Les infrastructures doivent être développées en conséquence.

Nœud de transports publics de la gare de Nidau	Coordination en cours	La gare de Nidau relie la ligne Bienn – Täuffelen – Anet au réseau de bus urbain et les TP au réseau de mobilité douce. L'objectif est d'en faire une importante plaque tournante des transports au cœur de l'agglomération. En vertu des CRTU 2021, du projet d'agglomération de 4 <sup>e</sup> génération et de la stratégie relative aux TP 2035, la gare de Nidau doit être étoffée de manière à devenir un nœud de transports publics. Les infrastructures doivent être développées en conséquence.
--	-----------------------	--

### Projets dont le niveau de coordination a été ajusté

Projet	Nouvel état de coordination	État de la planification
Bern – Wylerfeld inkl. Lorraineviadukt: Ausbau auf 6 Gleisachsen inkl. weiterer Entflechtungen in Bern Wylerfeld	Vororientierung	Das Vorhaben wird im SIS 2021 als eine von zwei Varianten des Vorhabens "Ausbau Zufahrt und Bahnhof Bern Normalspur" aufgeführt (Vororientierung). So lange die Variantenwahl nicht abgeschlossen ist, kann keine abschliessende räumliche Abstimmung vorgenommen werden.
Neue Haltestelle Thun Nord	Festsetzung	Das Vorhaben ist Bestandteil des RGSK Thun Oberland Ost 2021. Die räumliche Abstimmung wurde mit der regionalen Festsetzung im RGSK vorgenommen und durch die kantonale Prüfung und Genehmigung des RGSK 2021 bestätigt.
Déplacement de l'arrêt à Villeret	Coordination réglée	Le projet fait partie intégrante des CRTU Bienn-Seland 2021. Du point de vue de l'aménagement du territoire, le déplacement de l'arrêt est expressément souhaité pour améliorer l'effet de la desserte. La coordination spatiale a été réglée au niveau régional dans le cadre de la CRTU et confirmée via l'examen et l'approbation de la CRTU 2021 par le canton. La réalisation n'est pas encore programmée.
Gare de Lyss : passage sous voies (au nord) avec accès aux quais et à la gare routière	Coordination en cours	Le projet porte sur la création d'un nouveau passage ferroviaire souterrain au nord du passage souterrain existant en vue d'améliorer la perméabilité entre le centre de Lyss/la place de la gare et les quartiers est ainsi que l'accès aux quais et à la gare routière. Le nouveau passage souterrain nord améliore l'accessibilité de la plaque tournante de la gare de Lyss pour les piétons et les cyclistes et déleste le passage souterrain existant de la gare dont l'espace est limité. La mesure est fixée de manière contraignante pour les autorités dans le plan directeur des PDE du quartier de la gare de Lyss et dans le plan directeur urbanistique Lyss-centre. Elle doit être mise en œuvre à partir de 2027. Elle figure dans la CRTU Bienn-Seland 2021 qui a été approuvée par le canton, assortie du statut « coordination en cours ». Pour la suite, l'entreprise de transport prévoit une étude de mise en œuvre.

Double voie Brüttelen Ost	Coordination réglée	<p>La modification des conditions de raccordement au nœud d'Anet impose une adaptation de l'offre sur la ligne Bienne – Täuffelen – Anet. Pour assurer les correspondances à Anet et pour rendre la gare de Brüttelen accessible par deux quais extérieurs (sécurité renforcée grâce à l'accès par le passage à niveau), il est nécessaire de créer un croisement de régulation sous forme de double voie entre Finsterhennen et Brüttelen. Parallèlement, les prescriptions de la loi sur l'égalité pour les handicapés seront mises en œuvre au niveau de la gare, et les installations de voies existantes seront renouvelées et modernisées. La voie de garage actuelle sera démantelée et remplacée plus à l'est. Des analyses géologiques du sous-sol ont révélé des affaissements dans la zone du remblai. Afin de prévenir l'apparition d'autres affaissements à l'est de la gare, le sous-sol du remblai sera renforcé au moyen de colonnes ballastées et le remblai reconstruit. Le passage de ruisseau existant à côté du passage à niveau (Mülibach) sera remplacé.</p> <p>Le présent projet est soumis à une obligation d'EIE. Pour la coordination spatiale, des études détaillées et des démarches spécifiques ont été menées dans les domaines de la nature et du paysage, des eaux souterraines et de surface, de l'évacuation des eaux, de la gestion des déchets et des matériaux, du sol, du bruit et des séismes, et la gestion des conflits a été documentée. Les mesures qui en découlent sont claires, documentées dans un cahier des charges et évaluées, en dernière instance, par les services spécialisés concernés dans le cadre de la procédure d'approbation des plans (PAP). Les quelque 8000 m<sup>2</sup> de surfaces d'assolement utilisés de manière permanente devront être partiellement compensés par la remise en culture de la parcelle située à l'est de la gare, actuellement occupée par une ancienne jardinerie à démolir (env. 1800 m<sup>2</sup>). D'autres surfaces de compensation restent à définir pour les 6200 m<sup>2</sup> restants et à intégrer dans la demande d'approbation des plans. Aucun autre domaine environnemental n'est concerné par le projet.</p> <p>L'avant-projet est terminé. L'élaboration du projet de construction débutera en juin 2022. Les plans d'acquisition des terrains seront concrétisés dans le cadre du projet de construction et l'acquisition de terrain sera mise en œuvre dans la PAP.</p> <p>Aux yeux du canton, les informations disponibles permettent d'inscrire le projet dans le plan directeur cantonal. Il n'implique aucun conflit d'occupation du territoire qui ne saurait être résolu par des mesures déjà esquissées.</p>
---------------------------	---------------------	---

Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung	Festsetzung	Die Studie der RKBM zur mittelfristigen Lösung für die Buslinie 10 liegt seit April 2021 vor. Die Bestvariante ist der Doppelgelenktrolleybus mit teilweiser Fahrleitung. Die Planungsgemeinschaft BERNMOBIL, Stadt Bern, Gemeinde Köniz und Oberingenieurkreis II hat die Vorprojekt bzw. -studien im Frühling 2022 abgeschlossen. Im Rahmen dieser Projektierung wurden die Konflikte erkannt (Nachbarschaft, Veloumfahrung, Aufhebung von Parkplätzen) und soweit möglich berücksichtigt. Derzeit läuft eine öffentliche Mitwirkung zu den Anpassungen bei den Haltestellen. Der Kanton beantragt vorbehältlich der aktuell laufenden öffentlichen Mitwirkung die Festsetzung des Vorhabens im kantonalen Richtplan.
2. Tramachse Zentrum Bern	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Erstellung einer zweiten Tramachse im Zentrum der Stadt Bern, um die Innenstadt vom ÖV zu entlasten, die Einführung weiterer Tramlinien zu ermöglichen und die Betriebsstabilität zu verbessern (Netzredundanz). Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus dem Jahr 2012 gilt inzwischen als teilweise nicht mehr aktuell. Aus diesem Grund wird die ZMB momentan aktualisiert. Da die räumliche Lage der aktualisierten 2. Tramachse noch nicht bekannt ist, wird das Vorhaben auf eine Vororientierung zurückgestuft.

**Transfert de l'ancienne fiche de mesure B\_02 « Mesures du projet d'agglomération "transports et urbanisation" »**

L'ancienne fiche de mesure B\_02 « Mesures du projet d'agglomération "transports et urbanisation" » ayant été radiée, les projets de TP qui y figuraient et qui n'ont pas été réalisés ont été transférés dans la présente fiche. Cela ne change rien aux projets en soi ni ne modifie l'état de la coordination. Concrètement, le transfert concerne les projets suivants :

- ÖV Knotenpunkte Kleinwabern, Festsetzung
- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld, Zwischenergebnis

## Développer le réseau de routes nationales

---

### Objectif

Achèvement du réseau : le canton de Berne a largement achevé le réseau de routes nationales qui avait été décidé. Il lui reste à trouver une solution pour combler à long terme la lacune du réseau à Bienne.

Développement du réseau : à certains endroits et aux heures de pointe, les routes nationales n'ont plus les capacités suffisantes pour répondre aux exigences du développement concentré de l'urbanisation dans les zones fortement urbanisées, les pôles de développement économique et les zones résidentielles à développer. Le trafic sur les routes nationales doit être maintenu fluide afin de prévenir le trafic d'évitement sur le réseau routier en aval. Le canton promeut ses intérêts vis-à-vis de la Confédération à cet égard.

**Objectifs principaux :** B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants	Réalisation	État de la coordination
Canton de Berne	<input checked="" type="checkbox"/> À court terme jusqu'en 2026	en général : Coordination réglée
Confédération	<input checked="" type="checkbox"/> À moyen terme entre 2027 et 2030	
Régions	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
Communes		
<b>Responsabilité :</b> OPC		

### Mesure

L'augmentation continue du trafic routier se traduit, dans le canton de Berne comme ailleurs, par une surcharge croissante des capacités routières actuelles. Les principaux goulets d'étranglement se situent sur le réseau routier de base dans les agglomérations et sur le réseau routier d'importance nationale. Ils conduisent par contrecoup à des embouteillages sur le réseau local adjacent ainsi qu'aux interfaces entre routes nationales et locales. Les mesures visant à supprimer les goulets d'étranglement du réseau routier national sont donc une priorité absolue. Pour le canton de Berne, la garantie et la mise en œuvre des mesures d'infrastructure afférentes sont deux éléments essentiels, notamment pour parvenir à la concentration visée du développement urbain. Il convient par ailleurs d'intégrer de manière optimale les routes nationales aux plans régionaux de gestion du trafic (FM B\_08) et de tirer parti des opportunités d'extension du réseau (FM B\_09 et R\_13).

Le canton s'emploie à faire valider par la Confédération les aménagements prioritaires de son réseau routier national conformément aux orientations définies (cf. verso).

Le canton épaulé les communes dans la défense de leurs intérêts communaux pour ce qui touche à la qualité du logement et des quartiers d'habitation.

### Démarche

Tâche durable : achèvement du réseau dans la région de Bienne sous la direction du canton. Collaboration active aux études d'opportunité, conceptions, planifications et projets de la Confédération ; prise d'influence du canton dans le cadre des procédures de consultation et autres démarches similaires.

### Interdépendances/objectifs en concurrence

Hormis l'achèvement du réseau, qui est du ressort du canton, la responsabilité des routes nationales incombe à la Confédération, qui a pour premier devoir de veiller à la fluidité et à la sécurité du trafic sur le réseau des routes nationales. Le canton se doit de faire valoir ses intérêts (p. ex. article sur le climat de la Constitution cantonale) de manière efficace et pertinente, afin que le développement urbain ne soit pas entravé par un manque de capacités sur les routes nationales ou par une coordination insuffisante des mesures de gestion du trafic (FM B\_08) entre les propriétaires de routes. Il veille en outre à ce que l'utilisation des terres cultivables reste proportionnée.

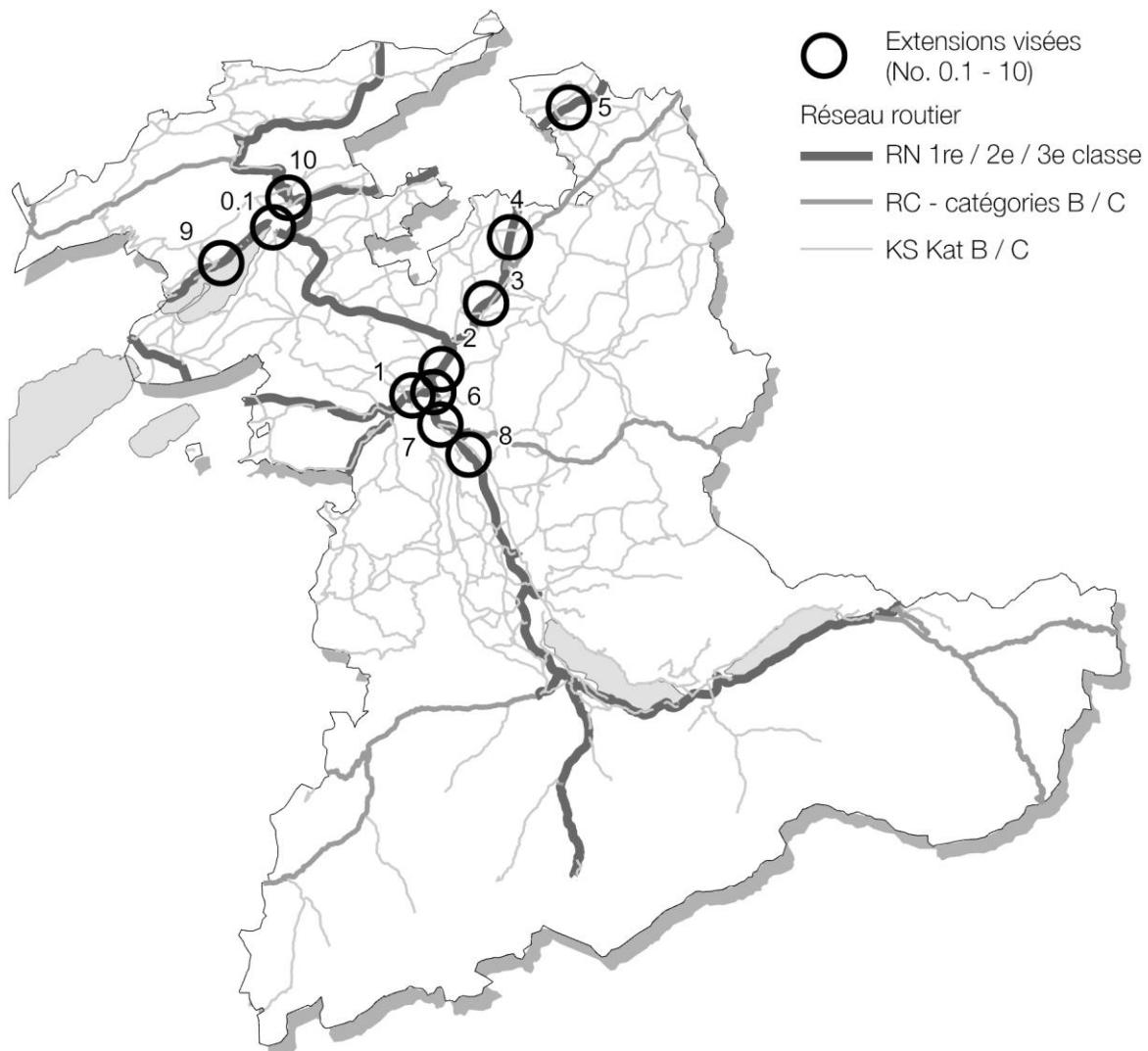
### Études de base

- Législation fédérale sur les routes nationales
- Plan sectoriel des transports de la Confédération, partie Programme
- Plan sectoriel des transports de la Confédération, partie Infrastructure route
- Programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales
- Plan du réseau routier
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste

### Indications pour le controlling

Intégration des passages correspondants dans le programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales en vigueur

## Extensions visées par la Confédération du réseau de routes nationales



RN: routes nationales, RC: routes cantonales, catégorie A, B ou C selon le plan du réseau routier (art. 25, al. 2 LR). Des précisions sur le réseau routier cantonal selon le plan du réseau routier peuvent être obtenues sur Internet, à l'adresse [www.be.ch/plandirecteur](http://www.be.ch/plandirecteur).

N°	RN	Tronçon → Projet	Évaluation de la Confédération (PRODES et SIN)	Orientation du canton
0,1	A5	Solution pour combler à long terme la lacune du réseau à Biel/Bienne	Élément Décision relative au réseau	Suivant les préconisations du groupe de dialogue, le canton de Berne a abandonné en décembre 2020 le projet d'exécution du contournement ouest de Biel/Bienne par l'A5. En janvier 2021, le DETEC a annulé la procédure d'approbation des plans à la demande du canton et levé le ban d'expropriation. Une nouvelle organisation faîtière de projet, baptisée « Espace Biel/Bienne.Nidau » (EBBN), a été créée en 2021 pour poursuivre les recommandations du groupe de dialogue. Elle coordonne et pilote la mise en œuvre des différentes planifications et mesures, vérifie

				leur efficacité dans le cadre d'un monitoring et d'un controlling et assure la participation nécessaire. Dans le cadre de l'EBBN, il est également prévu d'examiner l'opportunité d'une bretelle d'accès à la rive droite du lac de Biel (tunnel de Port) et de réaliser une étude pour une solution visant à combler à long terme la lacune du réseau routier national.
1	<b>A1</b>	Weyermannshaus–Wankdorf → Augmentation des capacités	Horizon de réalisation 2040, information préalable	Les goulets d'étranglement doivent être éliminés à court et moyen terme par la mise en œuvre de toutes les mesures possibles sur le profil de la route. Dans la perspective des travaux d'extension des capacités qui seront réalisés à long terme, il convient notamment d'étudier de près les effets sur le système de transport dans la ville et la région de Berne et d'examiner l'opportunité d'un itinéraire cyclable prioritaire.
2	<b>A1</b>	Wankdorf–Schönbühl → PEG, élargissement à huit pistes  → Demi-jonction à Grauholz	Horizon de réalisation 2030, étape d'aménagement 2023, coordination réglée  Information préalable	L'élargissement à huit pistes est important pour que la gestion du trafic de rang supérieur fonctionne au nord de Berne. Sous la direction de la région, il convient d'examiner l'opportunité d'une demi-jonction à Grauholz. Les mesures relatives à ce tronçon doivent être coordonnées avec le projet de gestion du trafic au nord de Berne (cf. FM B_08).
3	<b>A1</b>	Schönbühl–Kirchberg → PEG, élargissement à six pistes	Horizon de réalisation 2030, étape d'aménagement 2023, coordination réglée	Le canton soutient cette mesure.
4	<b>A1</b>	Kirchberg–Luterbach → Élargissement à six pistes	Autres horizons de réalisation, information préalable	Le canton soutient cette mesure.
5	<b>A1</b>	Luterbach–Härkingen → PEG, élargissement à six pistes	Horizon de réalisation 2030, étape d'aménagement 2014, coordination réglée	Le canton soutient cette mesure.
6	<b>A6</b>	Jonction de Wankdorf	Ne relève pas du PRODES, coordination réglée	Le canton soutient cette mesure.
7	<b>A6</b>	Wankdorf–Muri → PEG, contournement 2029-2038	Horizon de réalisation 2030  Coordination en cours	Le canton soutient cette mesure. Il s'agit d'assurer la coordination avec les projets de GT dans la région bernoise et de tirer parti des opportunités de concentration

				de l'urbanisation et de sécurité de la circulation pour la mobilité douce (transformation de l'actuel tronçon autoroutier en axe routier urbain) (FM R_13).
8	<b>A6</b>	Muri–Rubigen → Examen d'une R-BAU → Élargissement à six pistes	Fait défaut Information préalable Autres horizons de réalisation	Avant tout élargissement, examiner la possibilité d'une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence
9	<b>A5</b>	Douanne → Prolongement du tunnel (nouvel accès est)	Ne relève pas du PRODES Coordination réglée	Le projet réduit les nuisances sur un paysage de vignobles sensible d'importance nationale et sur le village historique de Douanne. Le canton salue le projet et se mobilise pour une mise en œuvre rapide.
10	<b>A16</b>	Bienne Nord–Reuchenette → Nouveau tracé pour le trafic cycliste dans le cadre de la planification de l'entretien des routes nationales → Jonction Bienne Nord	Ne relève pas du PRODES (plusieurs fois reporté dans la planification de l'entretien) Coordination réglée	Le Taubenloch est, sur une distance de 40 kilomètres en direction de l'ouest (Val de Travers) et de 40 kilomètres en direction de l'est (Oensingen–Thal), la seule route d'accès au Jura praticable par les cyclistes. La bande cyclable sur la route nationale dans le sens de la montée doit au plus vite être doublée d'une voie cyclable bidirectionnelle, remplaçant la bande cyclable dans le sens de la descente. Le projet approuvé sera mis en œuvre, le cas échéant en y apportant des modifications.

Abréviations :

Projets : PEG = programme d'élimination des goulets d'étranglement ; R-BAU = réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence ; GT = gestion du trafic

Évaluation de la Confédération relative à l'état de la coordination : CC = coordination en cours ; CR = coordination réglée

## Développer le réseau de routes cantonales

### Objectif

Le réseau routier cantonal est développé de manière ciblée en fonction des objectifs d'effet de la loi sur les routes. Priorité est donnée à l'entretien des infrastructures routières existantes, dont le coût augmente. Avant d'envisager ponctuellement des extensions de capacités, le canton s'efforce d'optimiser l'utilisation des capacités actuelles en mettant en œuvre une politique systématique de gestion du trafic. Les lacunes en matière de sécurité routière sont corrigées de manière ciblée. De nouvelles routes ne sont construites que si les objectifs ne peuvent pas être atteints autrement, si le ratio coût-efficacité est positif, si cela contribue à un développement concentré de l'urbanisation ainsi qu'à une croissance économique durable et enfin si le respect de l'être humain comme de l'environnement est garanti.

Les projets stratégiques fondés sur le plan du réseau routier sont repris dans le plan directeur. Ils nécessitent de peser les intérêts en présence et de les coordonner avec le développement du territoire et du milieu bâti. Le trafic doit être organisé de manière à être le plus compatible possible avec l'habitat et l'environnement, par exemple en aménageant l'espace routier en fonction des zones résidentielles.

**Objectifs principaux :** B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants		Réalisation	État de la coordination en général*:
Canton de Berne	OPC OACOT OTP	<input type="checkbox"/> À court terme <input type="checkbox"/> À moyen terme <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coordination réglée
Confédération	Office fédéral des routes Office fédéral du développement territorial		
Régions	Toutes les régions		
<b>Responsabilité :</b>	OPC		

### Mesure

L'augmentation du trafic est telle que les infrastructures de transports publics ne pourront bientôt plus l'absorber. Il faut donc élaborer des stratégies pour éviter au maximum, gérer aussi harmonieusement que possible et transférer le trafic (stratégie ETGM du canton) en coordonnant les transports et l'urbanisation. La sécurité constitue une priorité, avec obligation d'identifier et de corriger les lacunes à cet égard. Le trafic de transit est autant que possible maintenu à l'écart des quartiers d'habitation et orienté vers le réseau en amont. L'aménagement des espaces routiers tient compte, autant que faire se peut, des espaces adjacents. Les trajets scolaires sont sûrs, directs et acceptables. La desserte et l'accessibilité des zones urbaines périphériques existantes sont assurées. Les nuisances (sonores, atmosphériques et lumineuses notamment) causées par le trafic sont réduites au minimum. Les mesures à prendre sur le réseau cantonal sont évaluées au regard du principe de proportionnalité et adaptées aux spécificités locales. Il peut notamment s'agir de fluidifier et canaliser le trafic, de limiter la vitesse, de poser des revêtements silencieux, d'aménager les espaces routiers urbains de manière à réduire les îlots de chaleur et à améliorer la qualité de vie. Toutes les mesures sont guidées par le principe de coexistence des moyens de transport routiers.

### Démarche

La planification du réseau routier est coordonnée avec les autres planifications ayant trait aux transports, en particulier les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Une méthodologie uniforme est appliquée pour évaluer le besoin d'action et déterminer les solutions envisageables dans un premier temps ainsi que pour réaliser des analyses d'impact dans un second temps (aide de travail « Standards pour les routes cantonales ») ; elle intègre les personnes concernées dans le processus de planification et de participation. Il convient d'adapter les revêtements et les surfaces à leur environnement spatial et de tenir compte de leur effet sur l'ensemble du territoire. Pour s'acquitter de ses obligations en matière de protection contre le bruit routier, le canton mise sur des mesures à la source, en installant notamment des revêtements de chaussée peu bruyants. Les espaces routiers sont des espaces de circulation, mais aussi de séjour. Lorsque le profil de la chaussée le permet, il faut penser à planter des arbres ou des bandes de verdure en bordure de la route. Il est important de s'employer à améliorer la qualité de vie, en particulier dans les zones ayant une fonction de centre. En agglomération, il est recommandé d'associer l'aménagement de l'espace routier à des mesures de réduction de la chaleur. Veiller à la perméabilité des sols, prévoir des capacités de rétention d'eau et/ou conserver un potentiel de végétation spontanée avec des surfaces non imperméabilisées sont autant de facteurs qui contribuent à un climat urbain agréable. Dans le cadre des opérations de maintenance, de réfection, de démolition et de construction d'infrastructures de transport, de grandes quantités de matériaux de construction d'origine minérale sont déplacées ou transformées chaque année. Afin de préserver les ressources naturelles, le canton de Berne encourage le recours accru à des matériaux et éléments de construction de recyclage qui ont déjà été recyclés ou qui sont facilement recyclables et peuvent être réutilisés plusieurs fois.

### Interdépendances/objectifs en concurrence

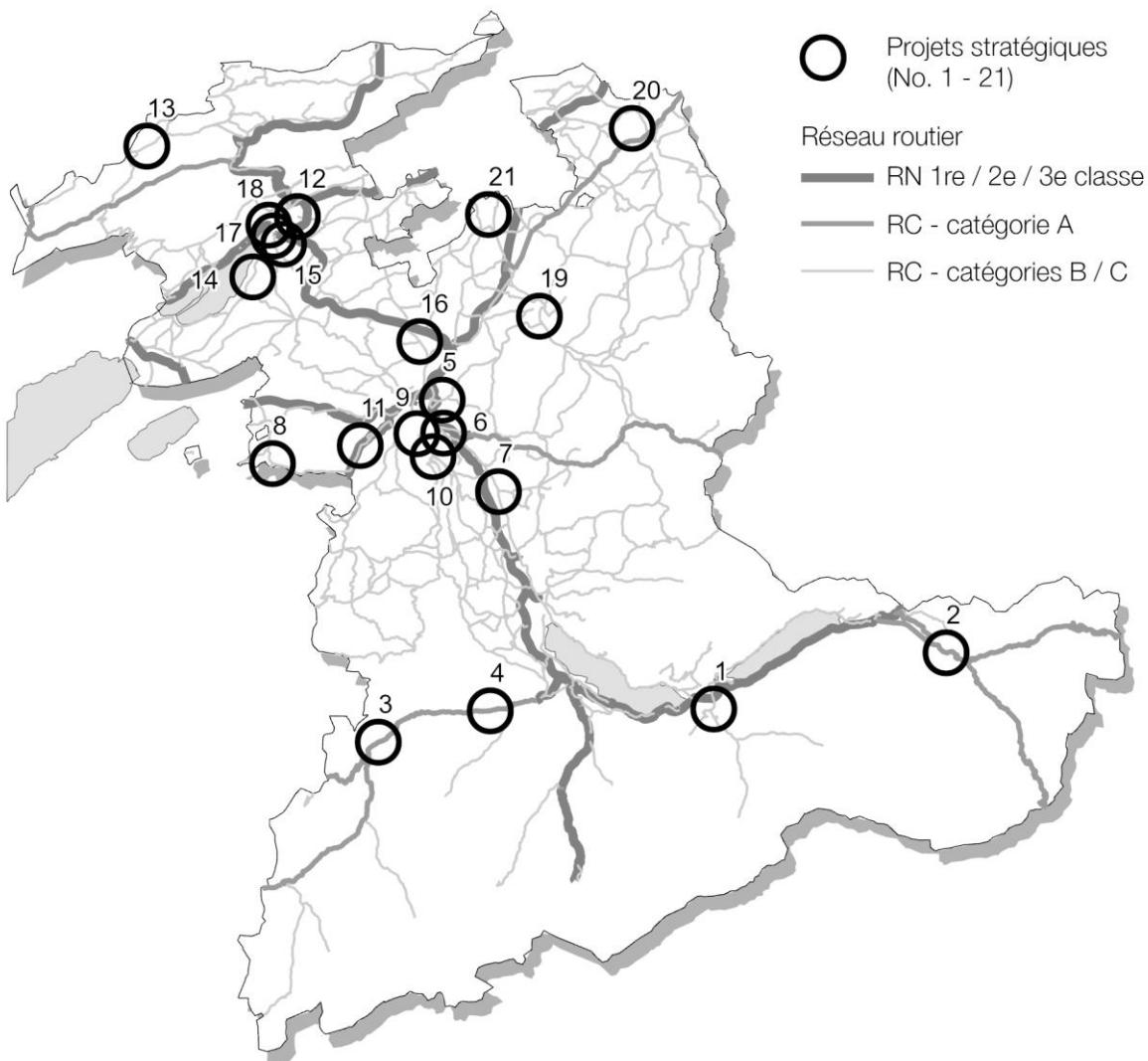
#### Études de base

- Loi sur les routes (LR)
- Ordonnance sur les routes (OR)
- Plan du réseau routier (PRR)
- Crédit-cadre d'investissement routier (CCI routier)
- Crédit-cadre pour le gros entretien des routes cantonales
- Stratégie de mobilité globale 2022 du canton de Berne

### Indications pour le controlling

Le plan du réseau routier est adopté pour une durée de 16 ans. Il est révisé au bout de quatre ans et fait l'objet d'un remaniement complet à sa huitième année. Sur demande de la région, des contenus contraignants au niveau cantonal tirés des CRTU et des PA peuvent être transposés dans le plan du réseau routier dans le cadre des mises à jour.

## Réseau routier et projets stratégiques



RN: routes nationales, RC: routes cantonales, catégorie A, B ou C selon le plan du réseau routier (art. 25, al. 2 LR). Des précisions sur le réseau routier cantonal selon le plan du réseau routier peuvent être obtenues sur Internet, à l'adresse [www.be.ch/plandirecteur](http://www.be.ch/plandirecteur).

## Adaptations du réseau complémentaire de la Confédération

Le canton souhaite la prise en compte des routes cantonales suivantes lors d'un réexamen du réseau complémentaire ayant lieu dans les meilleurs délais :

Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)	Coordination en cours
Autobahnanschluss Wilderswil – Zweisimmen – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)	Coordination en cours
Frutigen – Adelboden (223.1)	Coordination en cours
Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thun – Schallenberg – Schangnau (189 / 221 / 229.4)	Coordination en cours
(Kerzers) – Kallnach – Aarberg – Autobahnanschluss Lyss Süd (22)	Coordination en cours
Moutier – Créminalp – limite cantonale (30)	Coordination en cours
Autobahnanschluss Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Hettwile – Kantonsgrenze (23)	Coordination en cours
Autobahnanschluss Niederbipp – Langenthal – Hettwile (244)	Coordination en cours
Autobahnanschluss Rubigen – Belp – Flughafen (221.2 / 221.3)	Information préalable
Ramsei – Langnau (243)	Information préalable

# Projets stratégiques

## Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

1	Umfahrung Wilderswil inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (221) und inkl. Anschluss Flugplatzareal an A8 (Gemeindeprojekt)	Ausgangslage
2	Ausbau Willigen – Chirchet (6; Verstärkung und Ausbau mit Radstreifen)	Festsetzung
3	Sanierung Ortsdurchfahrten Simmental (11, Erlenbach, Boltigen)	Ausgangslage / Zwischenergebnis
4	Umfahrung Erlenbach im Simmental (11; Projektierungsbeginn ca. 2030)	Vororientierung

## Arrondissement d'ingénieur en chef II Berne-Mittelland

5	Korrektion Bolligenstrasse Nord Bern und Ostermundigen (234)*	Ausgangslage
6	Korrektion Thunstrasse Muri (6)	Ausgangslage
7	Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (6)	Ausgangslage
8	Verkehrssanierung Laupen (179, 233)	Ausgangslage
9	Sanierung Seftigenstrasse Bern-Köniz (Projekte SEFT 1 - 3, 221)*	Festsetzung
10	Verlegung Zimmerwaldstrasse (1221) und Umgestaltung Umfahrung Kehrsatz (221)*	Festsetzung
11	Sanierung Freiburgstrasse Bern-Köniz-Neuenegg (12)*	Festsetzung

## Arrondissement d'ingénieur en chef III Seeland / Jura bernois

12	Mesures de gestion du trafic liées à la construction de la branche est de l'A5 à Biel (5, 6, 235.1)	Données de base
13	Aménagement du tronçon limite cantonale – Les Reussilles (248.1)	Coordination réglée
14	Réfection et réaménagement de la traversée des localités sur la rive droite du lac de Biel (237.1)	Coordination réglée
15	Étude d'opportunité du tunnel de Port	Information préalable
16	Réfection de la Bärenkreuzung / du centre de Münchenbuchsee (6)*	Coordination réglée
17	Réfection de la traversée de Nidau (235)*	Coordination réglée
18	Réfection de la Bernstrasse à Biel (axe Marais-de-Brügg – Faubourg du Lac – Rusel)	Coordination en cours

## Arrondissement d'ingénieur en chef IV Emmental / Haute-Argovie

19	Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (23)*	Festsetzung
20	Verkehrssanierung Aarwangen (244)	Festsetzung
21	Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Utzenstorf	Vororientierung

\* : fait partie intégrante d'un projet d'agglomération (PA)

## Mesures de PA sous la direction des communes

	Projets	État de la coordination
	Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd	Festsetzung
	Thun, Erschliessung Ringstrasse ESP Thun Nord	Festsetzung
	Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse	Festsetzung

## Gestion du trafic

### Objectif

Le canton de Berne exploite pleinement le potentiel des infrastructures existantes. À ce titre, il met en œuvre des mesures de gestion du trafic avant d'envisager toute extension de capacité. Coordonner la gestion du trafic au niveau régional permet de rendre le trafic routier plus supportable pour tous les usagers de la route. La capacité du réseau routier est optimisée. Le canton s'emploie à stabiliser les temps de parcours et à accroître la fiabilité des horaires des transports publics.

**Objectifs principaux :** B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants	Réalisation	État de la coordination en général :
Canton de Berne	<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
Confédération	Office fédéral des routes	
Régions	Régions concernées	
Communes	Communes concernées	
Autres intervenants	Entreprises de transport concessionnaires concernées	
<b>Responsabilité :</b>	OPC	

### Mesure

La coordination régionale de la gestion du trafic répond à plusieurs objectifs du canton de Berne. Il entend exploiter pleinement le potentiel des infrastructures existantes avant d'envisager d'en construire de nouvelles ou de réaliser des extensions. Il veut également éviter la surcharge des centres-villes. Afin de fluidifier le trafic à travers les centres urbains, il installe en dehors des zones résidentielles des dispositifs de régulation (éléments de ralentissement). Les mesures de gestion du trafic tiennent tout autant compte des besoins des piétons et des cyclistes que des chaînes de transport y afférentes. Priorité est donnée aux transports publics. Pour leur permettre de respecter leur horaire, les bus sont privilégiés autant que faire se peut (p. ex. voie réservée aux bus, tracé spécifique, priorisation au moyen de feux de signalisation aux nœuds). Il convient par ailleurs de garantir la fluidité de la circulation sur les autoroutes, afin d'éviter le trafic non autorisé sur le réseau routier en aval. Toutes ces mesures nécessitent une étroite coordination avec l'Office fédéral des routes.

### Démarche

En agglomération, des projets de gestion du trafic sont lancés dès lors qu'ils sont supposés contribuer à améliorer les flux de circulation pour tous les usagers de la route au regard de l'objectif. Les mesures de gestion du trafic routier appropriées sont définies dans le cadre des projets. La gestion du trafic est une tâche d'une grande complexité, faisant intervenir de très nombreux acteurs ayant des intérêts et poursuivant des objectifs parfois divergents. Il convient donc de définir au préalable une stratégie permettant une démarche échelonnée et l'intervention de tous les acteurs concernés au fur et à mesure de l'avancement du projet.

### Interdépendances/objectifs en concurrence

- Système de régulation du trafic de la ville de Berne
- Organisation de l'exploitation de la GT
- Plans de gestion du trafic cantonaux
- Requalification des bandes d'arrêt d'urgence (sur le tronçon Wankdorf – Muri)

### Etudes de base

- Stratégie de mobilité globale du canton de Berne
- Crédit-cadre d'investissement routier (CCI routier)
- Stratégie de mobilité globale du canton de Berne
- Rapport de la CRT 4 "Intermodale Leitstelle Gesamtmobilität"
- Étude de corridor "Berne nord" - Étude d'opportunité "Berne"
- Concept ITS-CH 2012
- Gestion du trafic en Suisse (VM-CH), principes d'action pour la partie opérationnelle de la gestion du trafic
- Modèle global des transports du canton de Berne (MGT BE)
- Calculateur de trafic de l'OFROU

### Indications pour le controlling

## Projets de gestion du trafic

Le canton de Berne est responsable des projets de gestion du trafic suivants, menés en coordination avec les communes concernées.

Projets	État de la coordination
Gestion du trafic de la région de Thoune*	Coordination en cours
Gestion du trafic de la rive droite du lac de Thoune	Coordination réglée
Gestion du trafic de la région de Berne nord	Données de base
Gestion du trafic de Köniz – Berne sud-ouest*	Coordination réglée
Gestion du trafic de Muri – Berne sud-est*	Coordination réglée
Gestion du trafic de Wabern – Berne sud*	Coordination en cours
Gestion du trafic de Nidau – Ipsach – Port*	Coordination en cours
Gestion du trafic de l'axe ouest Bienne – Nidau – Brügg*	Coordination réglée
Gestion du trafic de Dreilinden, Langenthal*	Coordination réglée

\* : fait partie intégrante d'un projet d'agglomération (PA)

## Mesures de PA sous la direction des communes

Projets	État de la coordination	Responsabilité
Berne, gare routière, terminal autocars grandes lignes de Neufeld	Coordination réglée	Commune
Gestion du trafic de Bienne ouest	Coordination réglée	Communes

## Itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal

### Objectif

Les itinéraires cyclables quotidiens et de loisirs assurant une fonction de réseau cantonal qui figurent dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste servent de base de planification et d'étude pour les mesures visant à rendre les voies cyclables agréables et sûres à un coût proportionnellement raisonnable. Il s'agit d'itinéraires cyclables cantonaux sur et le long des routes cantonales, d'itinéraires cyclables avec pistes cyclables à l'écart des routes cantonales et d'itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées. La présente fiche de mesure contient tous les éléments nécessaires à la mise en œuvre de la loi fédérale sur les voies cyclables.

**Objectifs principaux :** B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants	Réalisation	État de la coordination en général :
Canton de Berne : OPC Confédération : OACOT	<input type="checkbox"/> À court terme <input type="checkbox"/> À moyen terme <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	jusqu'en 2022 entre 2023 et 2026
Régions : toutes les régions		Coordination réglée
Communes : toutes les communes		
Tiers : cantons voisins SuisseMobile		
<b>Responsabilité :</b> OPC		

### Mesure

Les infrastructures dédiées à la mobilité douce ne cessent de se développer. Le plan sectoriel pour le trafic cycliste présente le réseau visé pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs ainsi que les principales mesures à prendre. Il met en évidence les lacunes du réseau qu'il convient de combler et définit des corridors au sein desquels le tracé des itinéraires cyclables quotidiens doit être clarifié. Le plan sectoriel répartit les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal selon leur potentiel, en itinéraires cyclables prioritaires, en liaisons principales et en réseau de base. Le trafic cycliste est développé dans le but de rendre la pratique du vélo plus agréable et plus sûre dans tout le canton pour les cyclistes de tout âge. L'accent est mis sur la mise en œuvre d'itinéraires cyclables prioritaires rapides et pratiques pour les déplacements quotidiens à vélo. La promotion des trajets à vélo induit un besoin d'emplacements de stationnement ad hoc. Le canton soutient la création d'installations de type bike-and-ride (B+R).

### Démarche

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste (PSTC) fixe notamment les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs sur et le long des routes cantonales et des routes nationales de troisième classe, sur les pistes cyclables à l'écart des routes cantonales ainsi que sur les routes communales ou privées (art. 45 LR). Le plan sectoriel répartit les itinéraires quotidiens en itinéraires cyclables prioritaires au potentiel de trafic cycliste le plus élevé, en liaisons principales au potentiel de trafic cycliste élevé et en réseau de base au potentiel de trafic cycliste moyen. Les principales lacunes du réseau sur les plans quantitatif et qualitatif y figurent (annexe 1.1 PSTC). Les itinéraires de loisirs assurant une fonction de réseau cantonal comprennent essentiellement le réseau national, régional et local de SuisseMobile (en partie avec optimisation de l'itinéraire selon l'annexe 1.2 PSTC). La coordination de mesures visant un trafic sûr et agréable sur les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal est effectuée sur la base du plan sectoriel au moyen des instruments de planification et d'aménagement généraux à disposition (plan du réseau routier, crédit-cadre d'investissement routier ainsi que conceptions régionales des transports et de l'urbanisation, projets d'agglomération compris). La mise en œuvre des mesures implique l'approbation des plans de route. La nécessité de prendre des mesures en faveur du trafic cycliste est appréciée en fonction des objectifs d'effet de la loi sur les routes, de l'ordonnance sur les routes, de la Stratégie de mobilité globale 2022, de l'article constitutionnel sur le climat et de l'aide de travail « Standards pour les routes cantonales » ; l'aide de travail « Aménagements pour le trafic cycliste » fournit quant à elle des précisions pour leur réalisation. Si des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont affectés par des projets qui sont approuvés sur la base du droit fédéral, l'autorité compétente décide de la nécessité de prendre des mesures en faveur du trafic cycliste et, le cas échéant, de leur ampleur en s'appuyant sur les aides de travail cantonales à disposition, les harmonise avec les aménagements pour le trafic cycliste et les mesures prévues sur les routes et chemins de raccordement d'entente avec l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne, puis les exécute pour le compte du maître de l'ouvrage.

### Interdépendances/objectifs en concurrence

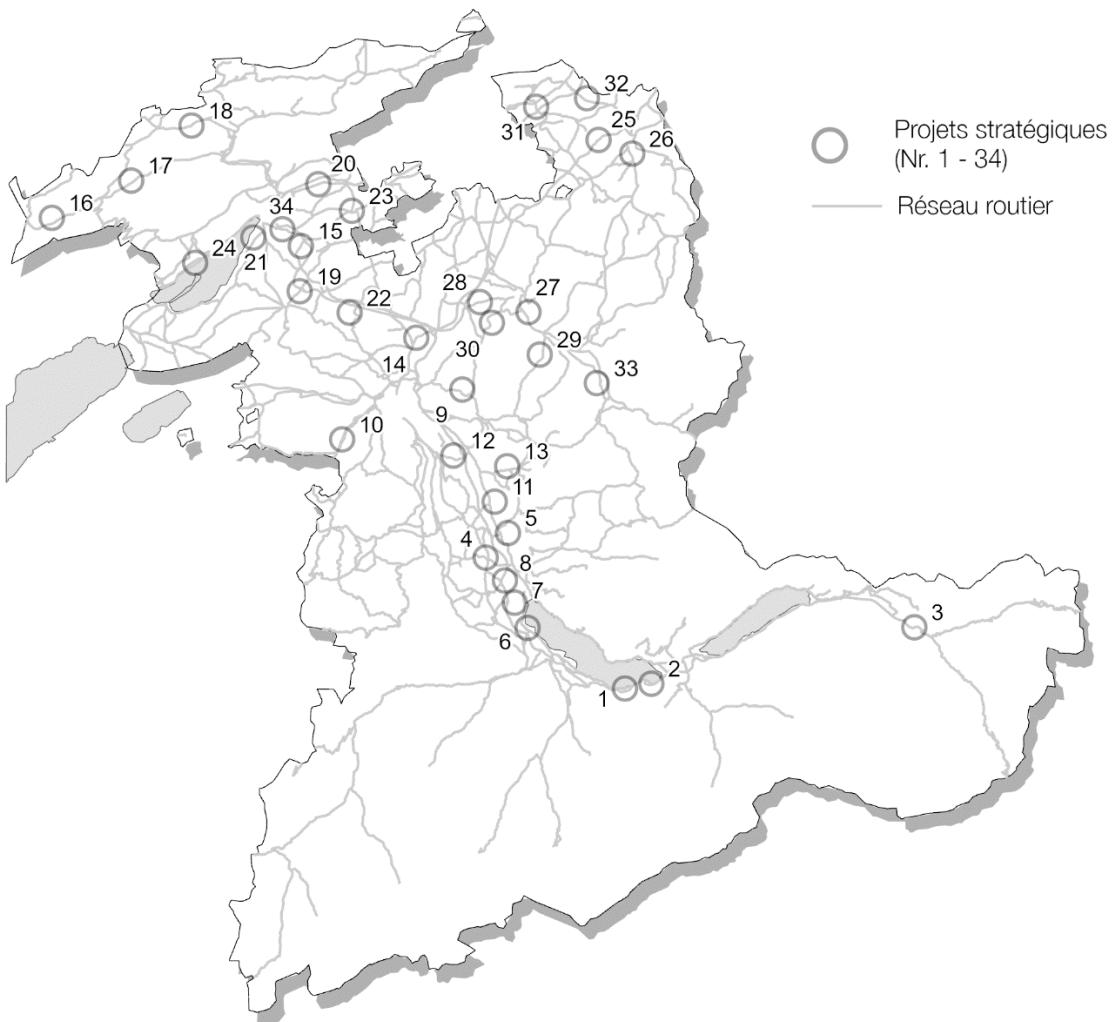
## **Études de base**

- Loi sur les routes (LR)
- Ordonnance sur les routes (OR)
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste (PSTC)
- Plan du réseau routier (PRR)
- Stratégie de mobilité globale 2022
- Loi fédérale sur les voies cyclables

## **Indications pour le controlling**

Le monitorage et le controlling relèvent de la mise en œuvre du plan sectoriel pour le trafic cycliste.

## Itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal



### Projets stratégiques en faveur du trafic cycliste

Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

Nr.	Vorhaben	Koordinationsstand
1	Kantonaler Radweg Därligen–Leissigen	Zwischenergebnis
2	Kantonaler Radweg Interlaken West–Därligen	Zwischenergebnis
3	Radverbindung Schattenhalb, Willigen–Chirchet	Festsetzung
4	Radverbindung Heimberg–Uetendorf–Seftigen*	Festsetzung
5	Vorrangroute Aaretal (Kiesen–Thun)	Zwischenergebnis
6	Vorrangroute Thun–Spiez	Vororientierung
7	Vorrangroute Lerchenfeld–Zentrum Oberland–Gwatt	Vororientierung
8	Vorrangroute Uetendorf–Thun*	Vororientierung

Arrondissement d'ingénieur en chef II Berne-Mittelland

Nr.	Vorhaben	Koordinationsstand
9	Vorrangroute Worblental*	Festsetzung
10	Vorrangroute Wangental (Bern–Thörishaus–Neuenegg)	Zwischenergebnis
11	Vorrangroute Aaretal (Bern–Münsingen–Kiesen)	Zwischenergebnis

12	Vorrangroute Bern–Belp–Münsingen	Zwischenergebnis
13	Vorrangroute Münsingen–Konolfingen	Vororientierung
14	Vorrangroute Bern–Zollikofen–Schönbühl	Vororientierung

Arrondissement d'ingénieur en chef III Seeland / Jura bernois

N°	Projet	État de la coordination
15	Itinéraire cyclable prioritaire Biel–Lyss	Coordination réglée
16	Voie cyclable Renan–La Cibourg	Coordination en cours
17	Voie cyclable Villeret–Cormoret	Coordination en cours
18	Voie cyclable Tramelan–Tavannes	Information préalable
19	Itinéraire cyclable prioritaire Lyss–Aarberg	Information préalable
20	Itinéraire cyclable prioritaire Biel–Longeau–limite SO	Information préalable
21	Itinéraire cyclable prioritaire Biel–Ipsach (–Sutz-Lattrigen)	Information préalable
22	Voie cyclable Schüpfen–Kosthofen*	Information préalable
23	Voie cyclable Dotzigen–Büren–Rüti–Leuzigen–limite SO	Coordination en cours
24	Voie cyclable La Neuveville–Douanne (changement d'affectation de la ligne ferroviaire de Gléresse)*	Coordination en cours
34	Brügg, lacune du réseau, traversée de la T6*	Coordination réglée

Arrondissement d'ingénieur en chef IV Emmental / Haute-Argovie

Nr.	Vorhaben	Koordinationsstand
25	Vorrangroute Herzogenbuchsee–Langenthal–Grenze AG*	Vororientierung
26	Vorrangroute Aarwangen–Langenthal–Lotzwil*	Vororientierung
27	Vorrangroute Lützelflüh–Burgdorf–Kirchberg (inkl. Radweg Oberburg–Hasle)*	Zwischenergebnis
28	Vorrangroute Burgdorf–Schönbühl	Vororientierung
29	Radverbindung Schafhausen–Hasle	Festsetzung
30	Radverbindung Unterbergental*	Vororientierung
31	Radweg Wiedlisbach–Wangen a.A.	Zwischenergebnis
32	Radweg Aarwangen–Niederbipp	Zwischenergebnis
33	Radweg Zollbrück–Obermatt	Zwischenergebnis

\* : fait partie intégrante d'un projet d'agglomération (PA)

## Mesures de PA sous la direction des communes

N°	Projet	État de la coordination	Responsabilité
	Bern, Langsamverkehrsbrücke Breitenrain–Länggasse	Festsetzung	Gemeinde
	Bern, Fuss- und Veloquerung Bern-Ausserholligen	Festsetzung	Gemeinde
	Köniz, Langsamverkehrsverbindung Wabern–Kehrsatz Nord	Festsetzung	Gemeinde
	Köniz, Fuss- und Veloverbindung entlang S-Bahn S6	Zwischenergebnis	Gemeinde

## 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	<input type="checkbox"/> À court terme : jusqu'en 2026	
Autres cantons: Cantons voisins concernés	<input type="checkbox"/> À moyen terme : entre 2027 et 2030	Coordination réglée
Confédération: Office fédéral des transports	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
Régions: Toutes les régions		
Communes: Communes concernées		
Tiers: Associations professionnelles		
Entreprises de transports		
Organisations économiques		
<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 périphéries 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 emprise 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 auxdites 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	Mosseedorf / Urtenen-Schönbühl, Moos	Données de base
3	Thun, Gwatt - Périmètre nord - Périmètre sud	Données de base Données de base
4	Lyss, Schachen	Données de base
5	Roggwil, Brunnmatt / Gsteig-matte	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.

## **B\_10 Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises**

### Explications

#### **Études de base**

Le choix des installations de chargement et gares de marchandises à prévoir se fonde d'une part sur la conception fédérale relative au transport ferroviaire de marchandises et le répertoire des installations qui lui est annexé, et d'autre part sur le plan stratégique cantonal en matière de fret ferroviaire, que les commentaires ici fournis s'attachent à préciser. Le plan stratégique est une mesure de la stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique(STML) pour l'horizon de planification 2040. Le canton y évalue les effets généraux en matière de transports et de développement territorial et met en balance les différents intérêts à l'échelon cantonal. Il peut, sur cette base, demander à la Confédération d'intégrer à sa conception pour le fret ferroviaire des installations de chargement ou gares de marchandises ou d'en radier certaines. La Confédération procède à son tour à une pesée des intérêts en présence en tenant compte des besoins exprimés par l'ensemble des parties prenantes.

#### **Composantes du plan stratégique en matière de fret ferroviaire**

Le plan stratégique cantonal se compose des éléments suivants :

- Principes et standards de desserte pour le transport de marchandises par le rail
- Emplacements des débords
- Emplacements des gares de réception
- Emplacements des ITTC
- Principes relatifs aux voies de raccordement
- Principes relatifs aux plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)
- Réseau de fret ferroviaire visé : lignes, installations de chargement et gares de marchandises

#### **Coordination du plan stratégique avec les principales parties prenantes**

Les résultats des études ont été analysés et harmonisés en concertation avec les principaux acteurs du fret ferroviaire (OFT, entreprises d'infrastructure ferroviaire, entreprises de transport ferroviaire de marchandises, Association des chargeurs VAP et Commission Trafic marchandises de l'Union des transports publics UTP) en décembre 2021 et janvier 2022.

#### **Principes et standards de desserte pour le transport de marchandises par le rail**

Les principes de desserte

- doivent garantir aux utilisateurs actuels et futurs du fret ferroviaire, dans le canton de Berne, 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.

Les principes de desserte du réseau ferroviaire de marchandises, des gares de marchandises et des installations de chargement ainsi que les standards d'accessibilité territoriale des installations de chargement sont présentés au verso de la fiche de mesure B\_10.

## Emplacements des 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 (conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017).

L'évaluation des débords s'est déroulée en plusieurs étapes (cf. figure ci-après).

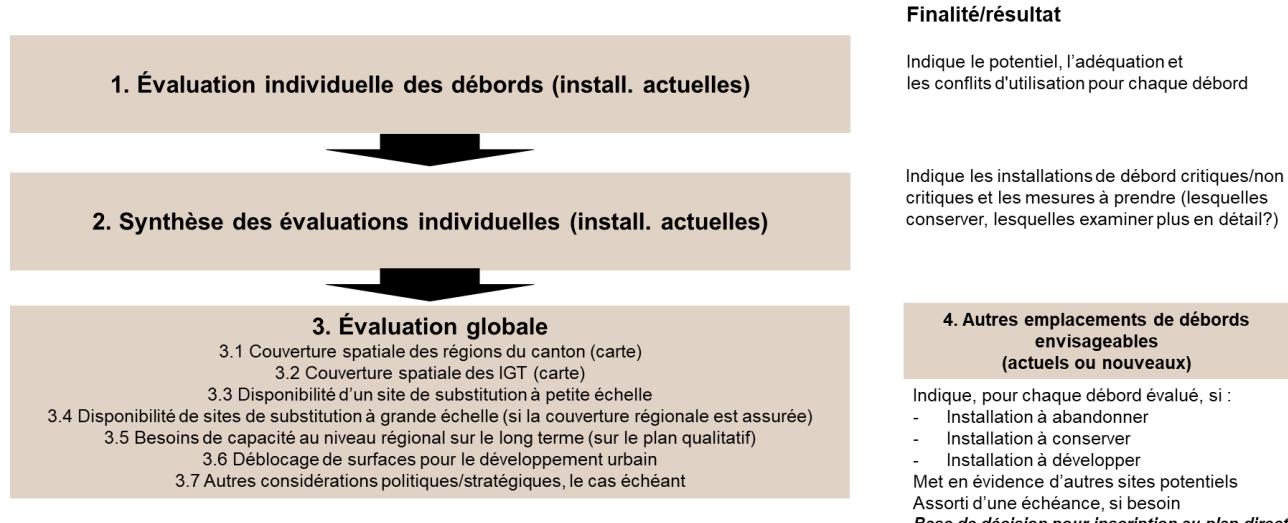


Fig. 1 : étapes d'évaluation des débords

Dans un premier temps, les installations de débord existantes (répertoriées dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire) ont fait l'objet d'une analyse individuelle en vue de déterminer leur potentiel quantitatif, leur adéquation ainsi que les conflits d'utilisation potentiels. L'évaluation s'est appuyée sur 25 critères correspondant aux six axes suivants :

- Potentiel quantitatif actuel et futur
- Adéquation des installations de débord (infrastructure/équipement)
- Accessibilité par le rail (y compris desserte)
- Accessibilité par la route
- Sensibilité de l'environnement
- Pression liée à l'utilisation et compatibilité avec les objectifs de planification

La pertinence des installations de débord pour le transbordement de transports exceptionnels a également été prise en compte. Il s'est toutefois avéré que prévoir des installations de débord à la seule fin du transbordement de transports exceptionnels n'était pas approprié. La rareté de ces convois ne justifie pas, d'un point de vue économique, de réserver des débords dans l'unique but d'assurer le transbordement de transports exceptionnels. Il convient à cet égard de réfléchir à des solutions alternatives (p. ex. transbordement sur des voies de raccordement appropriées, transbordement le long de la ligne via des installations provisoires) qui pourraient par exemple être garanties par contrat.

Dans un deuxième temps, une synthèse des évaluations individuelles a été réalisée, visant à mettre en évidence les installations de débord critiques en termes de potentiel quantitatif, d'adéquation et/ou de conflits d'utilisation. Les débords non critiques sont à maintenir ; les débords critiques doivent quant à eux être soumis à une évaluation plus approfondie.

Dans un troisième temps, une évaluation globale a donc été réalisée pour les installations de débord critiques, incluant d'autres critères comme la couverture spatiale du canton ou la disponibilité de sites de substitution (cf. figure 1).

Dans un quatrième temps, une réflexion a été engagée sur d'éventuelles installations de débord supplémentaires susceptibles d'être aménagées dans des infrastructures existantes ou programmées.

Le tableau ci-après présente le résultat de cette procédure en ce qui concerne l'inscription des débords dans le plan directeur cantonal et dans le répertoire de la conception fédérale pour le fret ferroviaire.

N° dans la fiche de mesure B_10	Débord VM = voie métrique Sinon, voie normale	Conception pour le fret ferroviaire de 2017	Inscription dans le plan directeur cantonal	Arguments justifiant l'inscription dans le plan directeur	Inscription en sus dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire
3	Berne Weyermannshaus	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel élevés</li> <li>- Bonne adéquation des installations et accessibilité ferroviaire</li> <li>- Possibilité d'implantation d'une plateforme de fret ferroviaire (Rail Cargo Hub)</li> <li>- Site d'une ITTC suprarégionale</li> </ul>	
5	Gare de triage Biel/Bienne <sup>1)</sup>	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel élevés</li> <li>- Bonne adéquation des installations et accessibilité ferroviaire (gare de formation)</li> <li>- Utilisation à des fins de transport combiné régional</li> </ul>	
6	Biel/Mâche <sup>1)</sup>	Inclus	Oui (à supprimer à moyen ou long terme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel élevés</li> <li>- Couverture du canton et des installations générant un important trafic de marchandises (IGT)</li> </ul>	
8	Berthoud	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel moyens</li> <li>- Couverture cantonale</li> <li>- Couverture des IGT</li> </ul>	
27	Emmenmatt	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverture cantonale</li> <li>- Couverture des IGT</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	
9	Frutigen	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverture cantonale</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	
56	Gwatt <sup>2)</sup>	Non inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel</li> <li>- Utilisation à des fins de transport combiné local</li> <li>- Bonne accessibilité ferroviaire</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	Demande d'inscription dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire
16	Interlaken Est	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverture cantonale</li> <li>- Couverture des IGT</li> <li>- Bonne accessibilité routière, possibilité de délestage de la route d'accès surchargée</li> <li>- Raccordement au réseau métrique</li> </ul>	
24	Gare de marchandises, Langenthal	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel élevés</li> <li>- Couverture cantonale</li> <li>- Raccordement au réseau métrique</li> </ul>	
54	Les Reussilles (VM) <sup>3)</sup>	Inclus	Oui (à supprimer à moyen ou long terme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverture cantonale</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	
29	Leuzigen	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverture cantonale</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	
33	Lyss	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverture du canton et des IGT</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	
41	Ostermundigen	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel</li> <li>- Couverture du canton et des IGT</li> </ul>	
31	Ramsei	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverture cantonale</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	

42	Reuchenette-Péry	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel moyens à élevés</li> <li>- Couverture du canton et des IGT</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	
49	Steffisburg	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel élevés</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> </ul>	
52/53	Tavannes (VM und VN) <sup>4)</sup>	Non inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel</li> <li>- Bonne accessibilité routière</li> <li>- Raccordement au réseau métrique</li> </ul>	Demande d'inscription dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire
57	Gare de marchandises, Thoune	Inclus	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic et potentiel élevés</li> <li>- Bonne accessibilité ferroviaire</li> </ul>	
63	Zweisimmen <sup>5)</sup>	Non inclus	Oui, avec le statut « coordination en cours »	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte du Simmental</li> <li>- Raccordement au réseau métrique</li> </ul>	Demande d'inscription dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire

Tab. 1 : liste des débords à inscrire dans le plan directeur cantonal

## Commentaires relatifs à certains débords :

- 1) À Bienne, le trafic des deux débords pourrait être pris en charge par la gare de triage de Bienne Mâche ou de Bienne. La ville étudie la possibilité de désengorger le trafic en créant un débord aux Champs-de-Boujean. Celui de la gare de Bienne est également utilisé pour le trafic combiné de portée régionale.
- 2) Le site ferroviaire de Gwatt abrite actuellement une voie qui sert de débord, dont il n'est pas fait mention dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire. Elle est également utilisée pour le trafic combiné de portée locale. Pour être garanti, le rôle joué par cette installation dans le transport de marchandises doit être inscrit dans le plan directeur et subsidiairement dans le répertoire fédéral. Si le RER devait être prolongé jusqu'à Gwatt – l'une des options prévues dans l'étude S-Bahn 2040 en cas de renforcement de l'affectation (logement) –, des adaptations de l'infrastructure seront nécessaires pour maintenir le débord. En aval, les plans devront en outre étudier la question de l'impact prévisible du projet sur le site de reproduction de batraciens d'importance nationale n° BE1064 «Gwattmösli». Il s'agira de veiller à éviter toute répercussion négative sur ce site.
- 3) En ce qui concerne le débord des Reussilles, compte tenu du faible potentiel du site et de la difficulté d'accès par le rail, il faudra envisager à moyen terme un transfert vers Tavannes (située à env. 8 km).
- 4) La gare de Tavannes ne figure pas, à ce jour, dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire en qualité d'installation de débord. Il existe un projet d'extension de la gare de marchandises incluant des possibilités de transbordement sur voie normale et voie métrique (y compris tronçon à trois rails). Le site présente en outre un potentiel de transport de marchandises volumineuses. Le débord de Tavannes doit donc être inscrit en tant que tel dans le plan directeur et dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire.
- 5) La gare de Zweisimmen ne figure pas, à l'heure actuelle, dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire en qualité d'installation de débord. La suppression de l'intégralité des gares de réception du Simmental est en cours de discussion (cf. chapitre suivant). Le canton, qui souhaite continuer à desservir la vallée, aimerait conserver au moins une gare de réception. La commune de Zweisimmen dispose d'un système de grue pour les transbordements de la voie normale à la voie métrique et de la route à la voie

métrique. Un débord pour voie normale fait pour l'instant défaut, mais pourrait être construit du côté est. L'espace correspondant doit donc être garanti. Ainsi, en plus de la gare de réception existante, il faut intégrer un débord au plan directeur cantonal avec le statut « information préalable ».

La carte ci-après indique les installations de débord actuelles et prévues ainsi que leurs zones de desserte (isolines : lignes de même distance). Pour assurer la desserte du canton de Berne, des installations de débord extracantonales peuvent également s'avérer pertinentes.

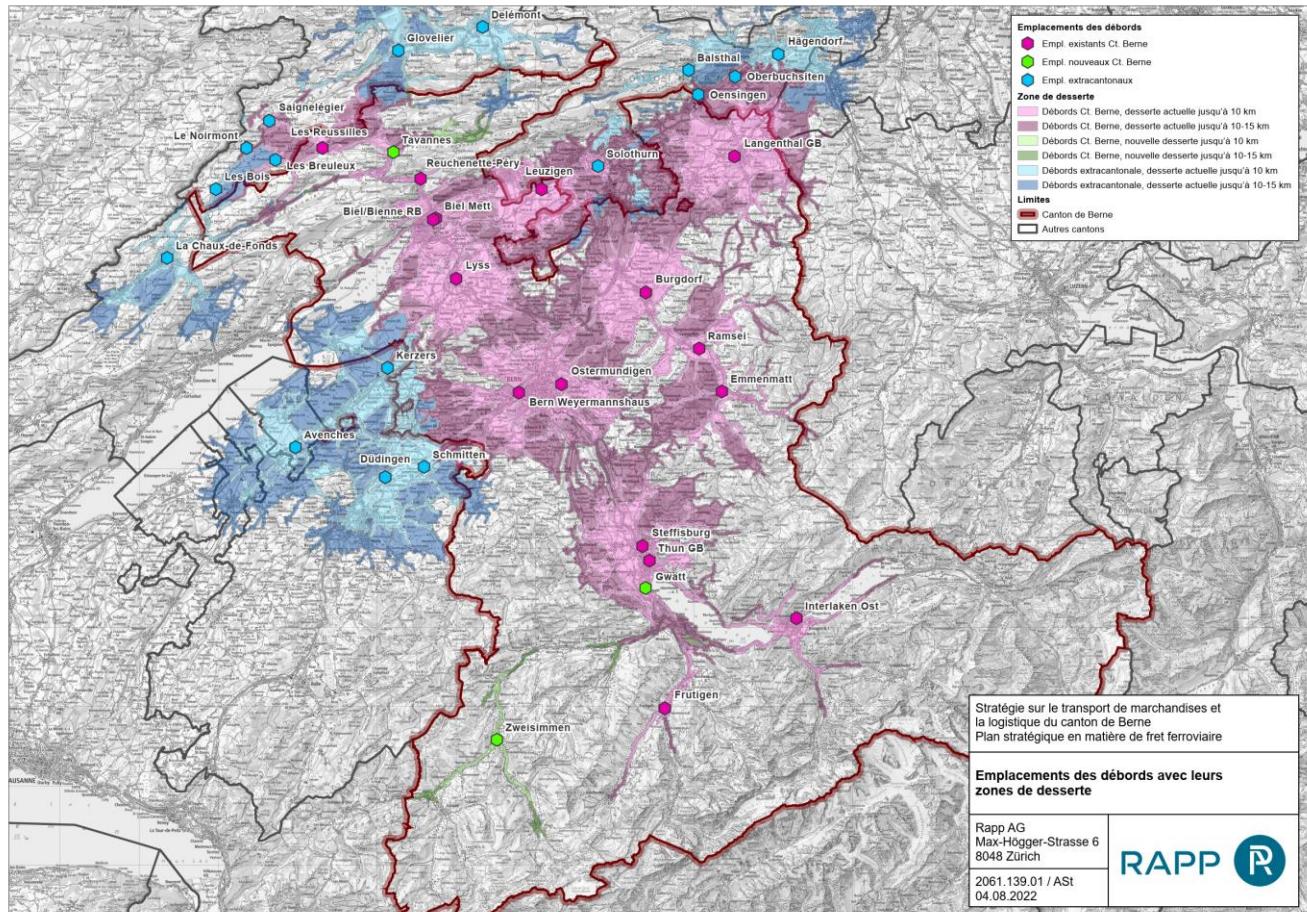


Fig. 2 : emplacements des installations de débord avec leurs zones de desserte

### Emplacements des 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 assurent des fonctions de formation pour les installations de chargement afférentes. Les gares de réception permettent de réceptionner des trains sans encombrer la voie de la pleine voie (conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017).

Les gares de marchandises indispensables à la desserte des installations de chargement doivent théoriquement apparaître dans le plan directeur cantonal. Les gares de formation et de réception de la conception pour le fret ferroviaire sont en principe automatiquement reprises dans le plan directeur cantonal. Seules les gares de marchandises dont la désaffection est envisagée ou qui sont nécessaires à la desserte d'une nouvelle installation de chargement doivent faire l'objet d'une réflexion au niveau cantonal.

Pour les gares de réception, il s'agissait d'évaluer celles dont la suppression était à l'ordre du jour sur la base d'informations de l'OFT. Le canton partageait d'ailleurs cette vision des choses concernant les gares de réception de Thoune (gare de voyageurs) et de Bienne (gare de voyageurs). Il n'y a en effet plus d'installations de chargement à desservir à proximité des gares de voyageurs, et la gare de triage de Bienne comme la gare de marchandises de Thoune offrent des solutions alternatives. Les propositions de déclassement (passage du statut de grande gare de réception à simple gare de réception) des gares de Herzogenbuchsee, Lyss, Müntschemier, Schönbühl CFF et Zollikofen ont elles aussi fait l'unanimité. Neuf gares de réception ont ainsi fait l'objet d'une évaluation (cf. tableau 2).

Les critères d'évaluation appliqués étaient les suivants :

- Adéquation des surfaces proches des voies ferrées dans les zones d'activités à des affectations logistiques (niveau d'adéquation à la logistique, surface de la parcelle)
- Potentiel des voies de raccordement existantes ou envisagées (trafic actuel, trafic supplémentaire susceptible d'être généré par la réactivation de voies de raccordement actuelles ou nouvelles)
- Disponibilité d'un site de substitution local (existe-t-il à proximité un autre site qui pourrait assurer la fonction de desserte ?)

Le tableau ci-après présente le résultat de cette procédure en ce qui concerne l'inscription des gares de réception dans le plan directeur cantonal et dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire.

Nº dans la fiche de mesure B_10 (si inscription dans le plan directeur cantonal)	Gare de réception	Conception pour le fret ferroviaire de 2017	Inscription dans le plan directeur cantonal	Arguments	Adaptation à la conception fédérale pour le fret ferroviaire
	<b>Biglen</b>	Inclus	Non	- Peu de surfaces disponibles et ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques	À radier
				- Plus de trafic depuis plusieurs années	
				- Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	
	<b>Boltigen</b>	Inclus	Non	- Peu de surfaces disponibles et ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques	À radier
				- Plus de trafic depuis plusieurs années	
				- Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	
	<b>Court</b>	Inclus	Non	- Peu de surfaces disponibles et ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques	À radier
				- Plus de trafic depuis plusieurs années	
				- Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	
	<b>Erlenbach</b>	Inclus	Non	- Surfaces ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques	À radier
				- Plus de trafic depuis plusieurs années	
				- Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	
18	<b>Kallnach</b> <sup>1)</sup>	Inclus	Oui	- Surfaces adaptées à des affectations logistiques (y compris aux utilisations logistiques actuelles)	À conserver
				- Plus de trafic depuis plusieurs années	
				- Potentiel de futurs trafics ferroviaires	
	<b>Kandersteg</b>	Inclus	Non	- Surfaces ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques	À radier
				- Plus de trafic depuis plusieurs années	
				- Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	
37	<b>Niederbipp (voie normale)<sup>2)</sup></b>	Inclus	Oui	- Surfaces adaptées à des affectations logistiques	À conserver
				- Quantités actuelles et potentiel de la zone industrielle	
				- Assurer la desserte des voies de chargement de la zone industrielle (passage voie normale/voie métrique)	

53/54	Tavannes <sup>3)</sup>	Non inclus	Oui	- Quantités ferroviaires actuelles (voie métrique) et potentiel de quantités supplémentaires (provenant du réseau à voie normale)	Demande d'inscription dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire
				- Passage de la voie normale à la voie métrique	
				- Projet d'extension à Tavannes avec voie à trois rails et installation de débord	
	Wimmis	Inclus	Non	- Peu de surfaces disponibles et ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques	À radier
				- Plus de trafic depuis plusieurs années	
				- Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	
63	Zweisimmen <sup>4)</sup>	Inclus	Oui	- Volume ferroviaire du MOB et possibilités de transbordement voie normale/voie métrique (nouvellement établi)	À conserver
				- Garder ouverte l'option de la réactivation/création d'une installation de débord (desserte du Simmental)	

Tab. 2 : évaluation de certaines gares de réception en vue de leur inscription dans le plan directeur cantonal

#### Commentaires relatifs aux gares évaluées à intégrer au plan directeur cantonal

1) La zone de desserte de la gare de réception de Kallnach compte trois sites adaptés à une affectation logistique. L'une de ces surfaces est d'ores et déjà utilisée à des fins logistiques. Une voie-mère est disponible et une voie de raccordement pourrait être créée. Afin de garder ouvertes les options futures d'une ou plusieurs exploitations logistiques à usage ferroviaire, la gare de réception devrait être inscrite dans le plan directeur afin que les espaces voulus soient réservés dans la planification territoriale.

2) La zone de desserte de la gare de réception de Niederbipp compte plusieurs sites bien, voire très bien adaptés à des affectations logistiques, qui pourraient également, pour certains, être desservis par des voies de raccordement. La gare de réception prend encore en charge des transports. Afin d'assurer la desserte des voies de chargement de la zone industrielle nord et de garantir les fonctions des gares de réception d'Oberbipp et de Niederbipp (voie métrique), la gare de réception de Niederbipp (voie normale) devrait être inscrite dans le plan directeur afin que les espaces voulus soient réservés dans la planification territoriale.

3) La gare de marchandises de Tavannes fait l'objet d'un projet d'extension (y compris tronçon à trois rails) avec possibilités de transbordement voie normale/voie métrique. Le site devrait donc être préservé en tant que gare de réception pour la desserte des installations de débord (voies normale et métrique).

4) La suppression de l'intégralité des gares de réception du Simmental est à l'ordre du jour. Le canton s'emploie à préserver la desserte en maintenant celle de Zweisimmen.

#### Emplacements des ITTC

Les 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 auxdites installations est octroyé par voie de décision (art. 6 OTM) (conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017).

### Réflexion au sujet d'une ITTC suprarégionale

En s'appuyant sur la STML, il fallait, dans le cadre de la réalisation du terminal Gateway Bâle-Nord, réfléchir à l'échelon cantonal à l'emplacement, dans le canton de Berne, d'une installation de transbordement suprarégionale dédiée au trafic combiné qui permettrait un raccordement direct au trafic combiné international.

Si l'on se réfère à la conception pour le fret ferroviaire, le canton de Berne n'est à ce jour doté d'aucune ITTC. On en trouve en dehors du territoire cantonal, notamment dans les régions de Bâle, Soleure/Oensingen, Aarau/Zurich et Chavornay/Lausanne. Leurs zones de desserte s'étendent en général sur plus de 30, voire 50 km. Pour le trafic d'importation/exportation de la Suisse, il est prévu de construire à Bâle le terminal Gateway Bâle-Nord, qui devrait être mis en service au plus tôt fin 2023 (cf. <https://gateway-baselnord.com>, en allemand uniquement). Le concept de distribution du terminal Gateway Bâle-Nord pour la Suisse prévoit que les transports en provenance/à destination des grandes régions suisses (Berne fait partie de la grande région Espace Mittelland) soient pour l'essentiel réalisés par le rail (objectif d'une répartition modale de 50%, avec engagement de financement de l'OFT). Il s'agit de trafics en provenance/à destination de voies de raccordement et de terminaux régionaux de transport combiné. Il est probable que la mise en service du terminal Gateway Bâle-Nord entraînera une hausse des flux de TC en provenance et à destination du canton de Berne. Les flux de TC impliquant des conteneurs et des caisses mobiles devraient aussi être appelés à augmenter dans le trafic intérieur.

D'après la conception fédérale pour le fret ferroviaire, les besoins en capacité de transbordement dans la région de Berne s'élèveront à environ 20 000 équivalents vingt pieds (*Twenty Foot Equivalent Unit TEU*) par an en 2030, trafics d'importation/exportation et trafic intérieur compris.

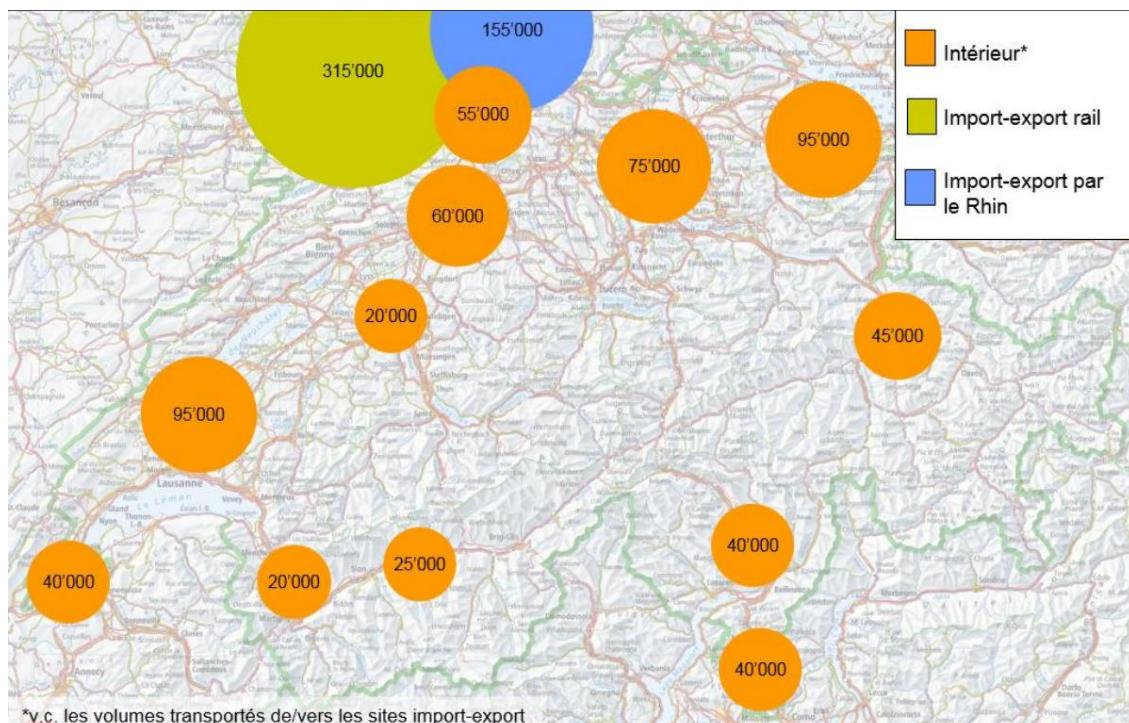


Fig. 3 : besoins en capacité de transbordement pour le trafic combiné en 2030, exprimés en TEU/an  
Source : conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017

Selon les données actuelles du terminal Gateway Bâle-Nord et d'autres informations sur la desserte du canton de Berne, le volume annuel de transport estimé en 2040 serait compris entre 25 000 et 30 000 TEU dans la région de Berne. Ces chiffres s'entendent exclusivement pour le trafic de conteneurs et de caisses mobiles en transbordement vertical. Dans l'hypothèse de 250 jours ouvrés et d'une part de 15 % directement acheminée par voies de raccordement, cela représente un volume de 80 à 100 TEU/jour pour un terminal.

Le site de Berne Weyermannshaus dispose aujourd'hui d'équipements permettant d'assurer le transbordement vertical du TC par grue, de voies de chargement d'une longueur de 500 m et, dans une moindre mesure, de possibilités de stockage pour les conteneurs. Les premières estimations de capacité fournissent les indications suivantes :

- Les besoins de transbordement vertical à Berne Weyermannshaus devraient pouvoir être satisfaits. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir dans le canton de Berne un nouveau site pour y implanter un terminal de TC suprarégional, sous réserve toutefois que les voies de chargement ne soient pas également utilisées à des fins de transbordement par système ACTS ou Domino (transfert sur d'autres voies ou débords).
- Pour que le terminal de TC puisse remplir sa fonction, des surfaces supplémentaires sont requises sur le site (pistes et emplacements de stockage, places de stationnement pour camions, etc.). Il faudrait en outre moderniser l'équipement nécessaire à un transbordement efficace du TC (grue, etc.). Cela relève toutefois de la compétence de l'exploitant privé.

Compte tenu de ces éléments et de la prochaine mise en service du terminal Gateway Bâle-Nord, il conviendrait d'inscrire le site de Berne Weyermannshaus dans le plan directeur comme terminal de transport combiné d'importance suprarégionale. Dans la version précédente du plan directeur (adaptations apportées au plan directeur en 2020), la fiche de mesure B\_04 prévoyait déjà, à Berne Weyermannshaus, de compléter le débord par un terminal de TC (état de la coordination : information préalable). Le canton se mobilise auprès de la Confédération pour garantir l'accès non discriminatoire audit terminal de transport combiné.

### Réflexion au sujet d'ITTC régionales et locales

Le canton compte actuellement d'autres activités de transbordement du TC, de portée locale et régionale, à Biel (gare de triage), Gwatt et Niederbottigen. Les activités de transbordement locales se déroulent soit sur un terrain privé équipé d'une voie de raccordement (Niederbottigen), soit sur un débord public (domaine ferroviaire) sans infrastructure spécifique (Gwatt). À la gare de triage de Biel, les activités de transbordement régionales se pratiquent sur le débord au moyen d'une infrastructure spécifique. L'effet conservatoire de l'inscription au répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire n'est pas aussi déterminant pour les installations privées de transport combiné que pour les débords. C'est la raison pour laquelle le canton de Berne a décidé de n'inscrire dans son plan directeur que l'installation de transbordement du TC de Berne Weyermannshaus, laquelle a une portée suprarégionale et revêt une très grande importance pour le canton. En ce qui concerne les sites de la gare de triage de Biel et de Gwatt, le canton se contente de préserver le débord.

### Mentions au plan directeur et carte

L'installation suprarégionale de transbordement du TC doit être inscrite dans le plan directeur. Le canton demande à ce qu'elle figure en sus dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire.

N° dans la fiche de mesure B_10	ITTC	Conception pour le fret ferroviaire de 2017	Inscription dans le plan directeur cantonal	Arguments	Inscription en sus dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire
3	Berne Weyermannshaus	Non	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic combiné dans la région de Berne à l'import/export et en trafic intérieur</li> <li>- Zone de desserte suprarégionale</li> </ul>	<b>Demande d'inscription dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire en tant qu'ITTC suprarégionale</b>

Tab. 3 : ITTC à inscrire dans le plan directeur cantonal

La carte ci-après indique les emplacements des installations de transbordement du TC ainsi que leurs zones de desserte (isolines : lignes de même distance).

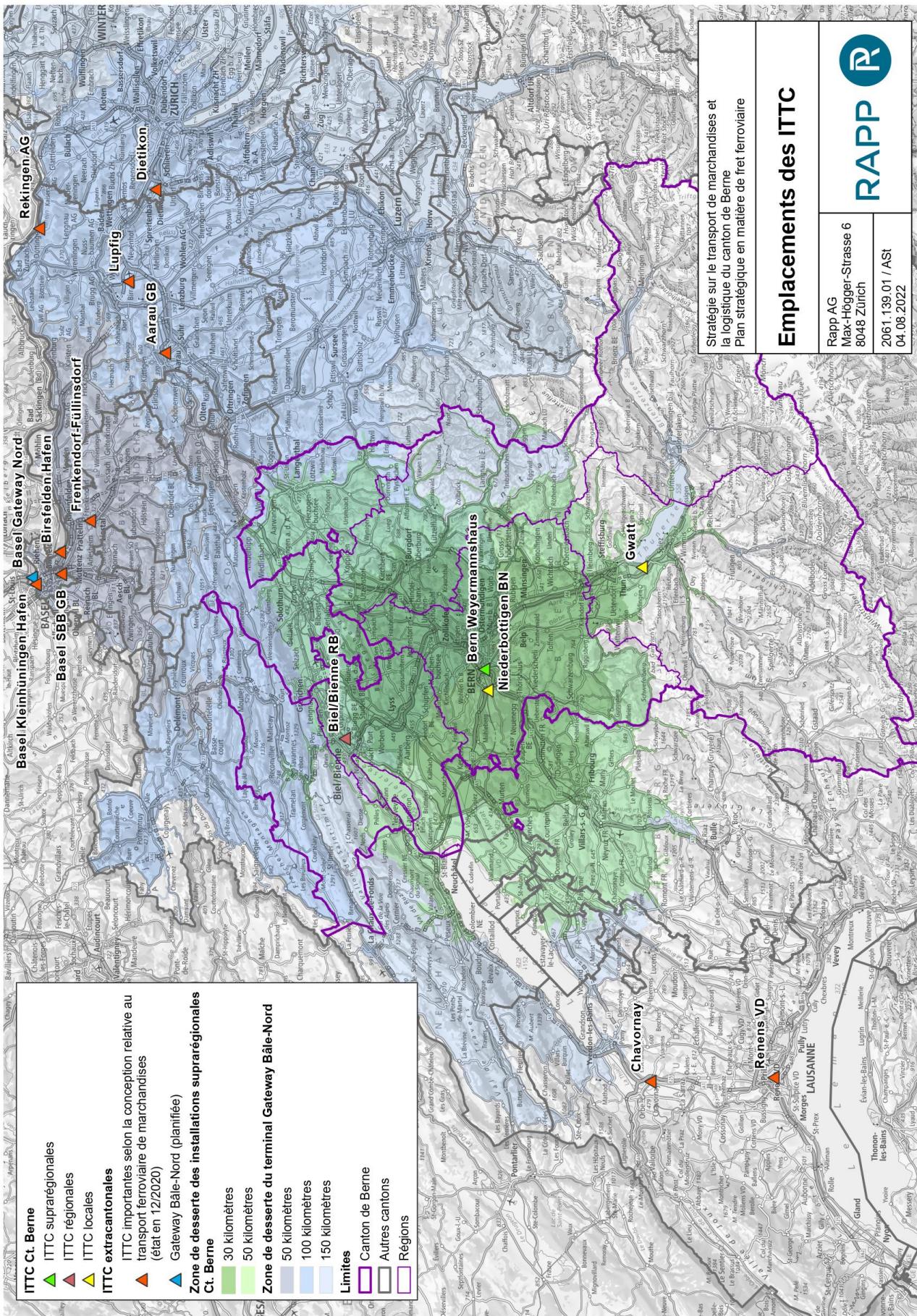


Fig. 4 : emplacements des ITTC avec leurs zones de desserte  
11 / 16

## Principes relatifs aux 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 (conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017). Il faut distinguer les voies de raccordement des voies d'usine, qui sont construites et utilisées dans le cadre de projets limités dans le temps (grands chantiers, p. ex.).

Comme environ 85 % du volume de marchandises transportées par le rail est acheminé par voies de raccordement dans le canton de Berne, ces dernières revêtent une grande importance. Le canton en compte entre 120 et 160. Un inventaire des voies de raccordement est en cours d'élaboration au niveau fédéral. Aucun état des lieux ni aucune évaluation des voies de raccordement n'ont été effectués dans le cadre des travaux actuels sur le plan stratégique cantonal en matière de fret ferroviaire. La marge d'action du canton sur ce type d'installations est limitée, car leur statut privé exclut toute possibilité de réservation par mention dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire. La fiche de mesure B\_10 énumère les voies de raccordement qui, selon la fiche de mesure B\_03, sont situées dans une zone prioritaire pour des utilisations à des fins logistiques (état de la coordination : données de base)

Leur importance justifie néanmoins de faire le point sur leur disponibilité (y compris celle des voies de raccordement en état de fonctionnement) et leurs modalités d'utilisation dans le canton de Berne. Il est notamment essentiel de maintenir ou de favoriser la desserte ferroviaire des zones logistiques prioritaires ainsi que des installations générant un important trafic de marchandises.

## Principes relatifs aux plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)

Les plateformes urbaines desservies par le rail sont des installations de chargement qui servent d'interfaces entre l'approvisionnement global (par le rail) et la distribution fine (par la route) (stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique, 2021).

Le plan sectoriel des transports (partie Programme, 20.10.2021) souligne la nécessité pour l'économie et la société de disposer de chaînes logistiques performantes et efficientes. Il voit dans la combinaison intelligente de tous les modes de transport un potentiel d'amélioration des regroupements et de la mise en réseau, que ce soit pour le transport longue distance ou pour la distribution fine, l'approvisionnement et l'élimination des déchets. La pérennité, dans le cadre de l'aménagement du territoire, des plateformes de transbordement centrales nécessaires et des sites de production ou de distribution bien desservis par les transports peut être garantie via la planification sectorielle et directrice. Les « plateformes de transbordement subordonnées » doivent couvrir l'interface avec la logistique urbaine au cœur des agglomérations et disposer d'un raccordement ferroviaire.

Garantir l'efficacité de l'approvisionnement urbain est prioritairement du ressort des communes. Le canton prévoit dans son plan directeur les installations pertinentes du point de vue de sa politique d'ensemble. La mesure « Définir des plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) » a été inscrite dans la STML en vue de soutenir les communes dans leurs efforts d'efficience en matière de logistique urbaine. Elle vise à identifier, en collaboration avec les villes, des emplacements d'installations de chargement appropriés pour assurer l'interface entre l'approvisionnement régional en gros (par le rail) et la distribution fine locale (par la route), en tenant compte des potentiels de trafic et de regroupement du trafic au niveau des zones fortement urbanisées du canton. Les grandes villes (Berne, Bienne,

Thoune) ont été intégrées à la démarche. 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).

La figure ci-après illustre de manière schématique la fonction des plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs).

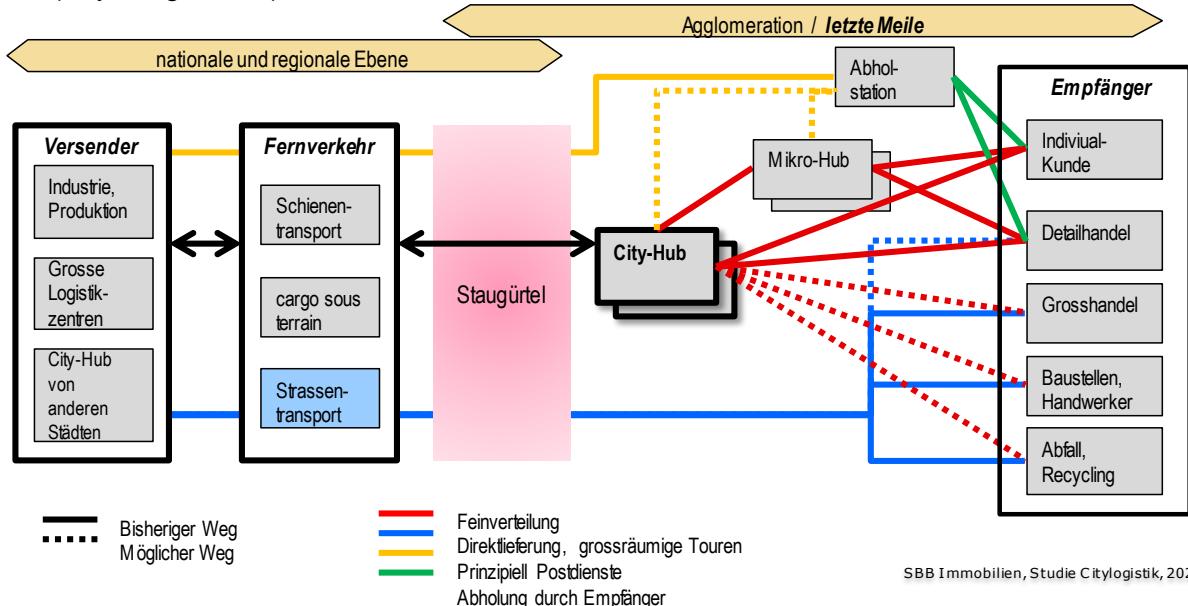


Fig. 5 : fonction des plateformes urbaines desservies par le rail

Selon une première évaluation basée sur le nombre d'habitants et d'emplois, ce seraient les villes de Berne, Biel/Bienne et Thoune qui offriraient le plus d'opportunités pour l'implantation de plateformes urbaines desservies par le rail. Berthoud, Langenthal, Lyss et Interlaken demandent une analyse de potentiel plus poussée. La concertation entre les trois plus grandes villes a montré que toutes se sont déjà intéressées à la question des plateformes urbaines desservies par le rail et à la logistique urbaine, réflexion qui reste à concrétiser. À l'heure des adaptations du plan directeur (version 2022), il n'est toutefois pas encore possible de désigner des emplacements potentiels de plateformes urbaines desservies par le rail. C'est pourquoi la fiche de mesure B\_10 donne mandat aux régions et aux communes d'examiner des sites appropriés. Les bases de l'étude de sites où planter des plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) doivent être élaborées par les villes/communes et régions concernées.

### Réseau de fret ferroviaire visé

Le réseau de fret ferroviaire visé est axé sur l'horizon de planification 2040. Il met en évidence le réseau ferroviaire nécessaire à long terme pour le transport de marchandises par le rail ainsi que les gares de marchandises requises pour la desserte des installations de chargement.

Le réseau visé se fonde sur :

- le projet d'offre pour l'étape d'aménagement 2035 des chemins de fer à voie normale (document d'accompagnement, état 11/2021, graphique réticulaire avec sillons pour le trafic marchandises),
- le projet d'offre pour l'étape d'aménagement 2035 des chemins de fer à voie étroite (document d'accompagnement, état 03/2020, graphiques réticulaires avec sillons pour le trafic marchandises) et
- la stratégie des CFF en matière de transport de marchandises (état 2016, réseau à voie normale).

Conformément à la conception fédérale pour le fret ferroviaire, le canton de Berne ne dispose plus d'aucune gare de triage d'envergure sur son territoire. Ce sont celles de Lausanne-Triage, Bâle-Muttenz et

Zurich-Limmattal qui assurent la desserte du canton de Berne pour ce qui est du trafic par wagons complets. La figure ci-après présente le réseau bernois de fret ferroviaire visé. Par souci de clarté, les installations de transbordement (débords, terminaux de transport combiné) ne sont pas reprises sur cette carte.

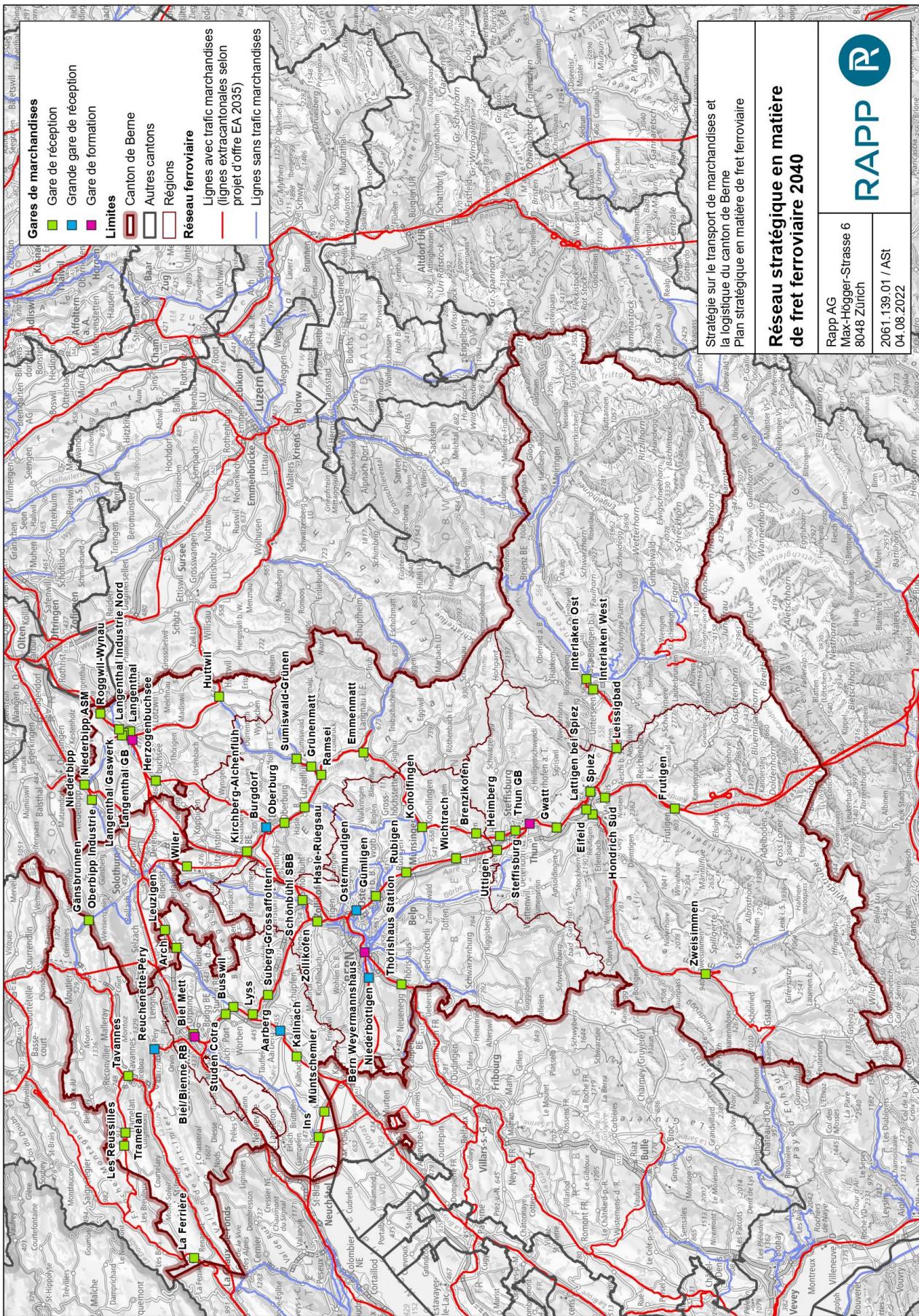


Fig. 6 : Réseau stratégique bernois en matière de fret ferroviaire

## Annexe

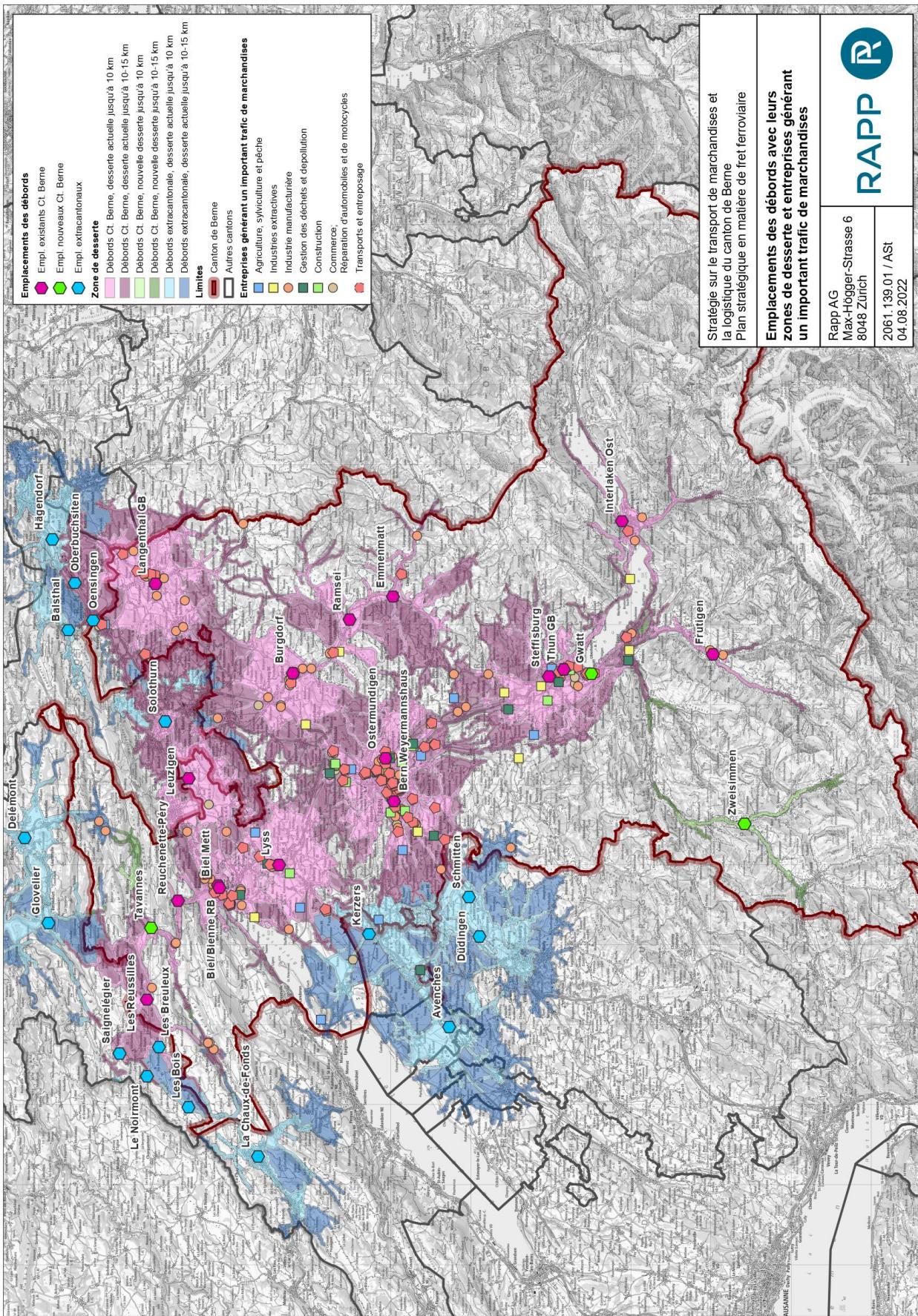


Fig. 7 : débords avec leurs zones de desserte et installations générant un important trafic de marchandises

## Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels

### Objectif

Les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels de pièces très grandes et très lourdes (en général génératrices et transformateurs pour centrales et sous-stations) doivent répondre aux besoins de l'économie en matière de transport. Il convient donc de s'assurer que les propriétaires des routes aménagent uniquement les tronçons nécessaires selon les exigences spécifiques aux transports exceptionnels et que les routes d'approvisionnement empruntées régulièrement pour ce type de transports soient disponibles durablement.

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

Intervenants	Réalisation
Canton de Berne	OCEE OCRN OPC OTP POCA
Confédération	Office fédéral de l'énergie Office fédéral des routes Office fédéral des transports
Tiers	Entreprises de transports Entreprises du secteur de l'électricité

**Responsabilité:** OPC

### Mesure

Les besoins en matière de routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels sont examinés, puis les indications relevant de l'aménagement du territoire sont intégrées dans le plan directeur cantonal.

### Démarche

A court terme:

1. Les besoins en matière de transport, en particulier dans le secteur de l'électricité, sont examinés. Il convient à cet effet de déterminer quelles sont les centrales prévues ou existantes qui ont obligatoirement recours aux transports exceptionnels. Celles-ci, ainsi que les dimensions requises des routes, doivent être consignées et mises à jour régulièrement.
2. En collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral des transports (OFT), il convient de contrôler les principes en matière de transports exceptionnels et de définir notamment dans quelle mesure ces derniers passent par des routes nationales et quelles sont les places de transbordement des gares nécessaires à cet effet.
3. Sur la base de ces clarifications, les tronçons de routes nationales et les places de transbordement des gares concernées par les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels sont définis dans le plan directeur.
4. Dans l'intervalle, l'OPC doit être impliqué en cas de changements relatifs à des places de transbordement qui forment le point de départ de routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels selon l'annexe 1 de l'ordonnance sur les routes du canton de Berne.

A moyen terme:

Les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels doivent répondre aux besoins de l'économie et viser les points de raccordement définis des infrastructures ferroviaires et routières nationales.

Tâche durable:

Les propriétaires des routes et les entreprises de transports doivent garantir l'accès aux routes d'approvisionnement définies pour les transports exceptionnels.

### Interdépendances/objectifs en concurrence

Harmonisation avec le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route et rail de la Confédération et avec la mesure B\_14 (Elaborer une stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique).

### Etudes de base

- Plan sectoriel des transports de la Confédération, parties Programme, Infrastructure routes et Infrastructure rail
- Conception relative au transport ferroviaire de marchandises, Confédération 2017
- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR), article 16 et ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR), article 10 et annexe
- Plan du réseau routier 2014 – 2029, adaptation 2017, OPC

### Indications pour le controlling

Les routes d'approvisionnement et les places de transbordement des gares nécessaires sont définies.

