



Jalons 2020

Transports publics dans le canton de Berne Objectifs, chiffres et perspectives





Table des matières

Des progrès ont été accomplis, mais il reste beaucoup à faire	3
Stratégie: la direction est donnée	4
Les transports publics bernois en chiffres	5
Développer l'offre de manière ciblée: une nécessité	6
Libero étendu à l'Oberland bernois	7
Sondage: les transports publics bien notés	8
Modèle global des transports: prévisions jusqu'en 2040	10
Répartition modale: les transports publics progressent	12
Coûts et financement	13
Investissements: des besoins en hausse	15
Projets d'agglomération: harmoniser l'urbanisation et les transports	16
Grands projets: de nombreux développements en cours	17
Des défis à divers niveaux	18
Perspectives: nouveaux jalons en vue	19

L'Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne

planifie l'offre de transports publics, commande les prestations correspondantes, s'occupe des projets de mobilité d'importance stratégique et élabore les bases de la planification dans le domaine de la mobilité et des transports.

Impressum

Editeur: Office des transports publics
et de la coordination des transports
du canton de Berne

Rédaction: Egger Kommunikation,
Berne

Mise en page: Scarton Stingelin AG,
Liebefeld Berne

Photos: Aare Seeland mobil SA;
BERNMOBIL; BLS SA; BLS Cargo SA;
CarPostal SA; CFF SA; Chemins de fer
du Jura; davidschweizer.ch;
Béatrice Devènes; Funiculaire
Saint-Imier-Mont-Soleil SA;
Jungfraubahnen; RBS (Sam Bosshard);
STI Bus SA

Décembre 2020



Des progrès ont été accomplis, mais il reste beaucoup à faire

Chères lectrices, chers lecteurs,

Plus des trois quarts de la population du canton de Berne utilisent les transports publics (TP), dont la moitié de manière régulière. En 2019, les passagers ont parcouru 1,7 milliard de personnes-kilomètres. Au cours des cinq dernières années, la demande annuelle a augmenté de 1,7 %, et le modèle global des transports du canton de Berne prévoit une hausse de 56 % de la demande dans le canton entre 2016 et 2040. Malgré les incertitudes liées au Covid-19, nous tablons sur une poursuite de cette croissance une fois la crise surmontée. En effet, la population et l'économie continueront de croître, et les objectifs climatiques fixés ne pourront être atteints qu'avec une mobilité respectueuse du climat.

Les nouvelles offres et de nouvelles infrastructures ne suffiront pas à faire face à la demande croissante tout en répondant aux objectifs climatiques. De nouvelles stratégies, comme une meilleure coordination des transports et de l'urbanisation ou une densification du milieu bâti, sont nécessaires. Il convient aussi de mieux répartir la demande par la flexibilisation des horaires de travail et des heures de cours des établissements de formation. L'essor du télétravail peut lui aussi contribuer à décharger les TP aux heures de pointe.

Ces dernières années, le canton de Berne est parvenu à étendre l'offre de TP et à réaliser de nombreux projets avec le soutien de la Confédération. Mentionnons le doublement des voies entre Berne et Gümmenen, entre Spiez et Wimmis et entre Brienz et Meiringen, ou l'amélioration des infrastructures du réseau urbain à Bienne et à Berne. Les travaux pour l'aménagement de la gare de Berne ou le désenchevêtrement de Wylerfeld battent leur plein. En raison de la multiplication de ces travaux sur un réseau densément utilisé, il n'est guère possible d'éviter que l'offre ne subisse temporairement certaines restrictions et les riverains certaines nuisances.

L'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire permettra d'atteindre d'autres objectifs dans le canton de Berne ces prochaines années. L'aménagement du tunnel de base du Lötschberg, d'abord, clé d'une cadence semi-horaire du trafic longue distance entre Berne et Interlaken et entre Berne et Brigue, revêt un intérêt majeur pour le canton. Les trains au départ de Berne en direction de Zurich, Thoune-Spiez, Fribourg et Berthoud, circuleront au quart d'heure. Une liaison directe entre Bâle, Bienne et Genève est prévue avec une cadence horaire. Grâce à quatre nouveaux arrêts à Kleinwabern, Thoune Nord, Matten bei Interlaken et Saint-Imier, d'importantes zones de développement seront desservies par le rail d'ici à 2035.

En vertu de sa constitution, le canton de Berne a pour mission d'encourager les TP et de veiller à ce qu'ils soient sûrs et économiques, respectueux de l'environnement et peu énergivores. Au vu de la crise climatique, l'interconnexion entre les TP et les trafics piétonnier et cycliste est d'une importance cruciale. Les installations classiques de Park+Ride et de Bike+Ride, les systèmes de location de vélos, le covoiturage et les offres locales jouent également un rôle déterminant.

Dans l'ensemble, les TP du canton de Berne se portent bien, comme le montre la part élevée qu'ils représentent dans la répartition modale. Pour que cette situation perdure, l'engagement et le soutien de la population, de l'économie et de la politique sont essentiels. Au nom de l'Office des transports publics et de la coordination des transports, nous vous en remercions vivement!

Christian Aebi & Philipp Mäder, chefs d'office



Stratégie: la direction est donnée

L'offre de transports publics du canton de Berne participe de manière décisive à l'objectif de réduction de l'impact environnemental et de la consommation d'énergie du trafic global. Le canton contribue ainsi à la mise en œuvre de la stratégie énergétique cantonale axée sur une société à 2000 watts.

L'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) entend accroître la part des transports publics dans la répartition modale et faciliter l'accès à l'offre. Des correspondances optimisées et sûres, un système tarifaire simple et des plateformes de transports publics revalorisées et adaptées aux personnes handicapées doivent y concourir. La coordination des transports et de l'urbanisation doit permettre d'éviter autant que possible un trafic supplémentaire et de préserver le sol en tant que ressource. Ces objectifs se fondent sur la stratégie cantonale de mobilité globale, qui définit les principaux axes de solution ouverts à la planification des transports. Le canton s'engage ainsi à :

- Eviter l'augmentation du trafic, en coordonnant le développement des transports et celui de l'urbanisation.
- Transférer le trafic, les parts des transports publics et de la mobilité douce au volume total devant s'accroître.
- Gérer le trafic restant pour ménager autant que possible les personnes et l'environnement en conciliant les besoins.

Les bus électriques (et de manière générale tout système de motorisation alternatif) peuvent contribuer de manière intéressante à l'abandon des combustibles fossiles, à condition que l'électricité utilisée provienne de sources d'énergie renouvelables. Ils participent en outre à la lutte contre la pollution de l'air et à la réduction des nuisances sonores, en particulier dans les zones à forte densité de population. Le canton soutient par conséquent dans différentes régions des essais pilotes et des projets d'acquisition allant dans ce sens. A l'horizon 2045 au plus tard, on ne devrait plus voir sur les routes bernoises que des bus à motorisation alternative.

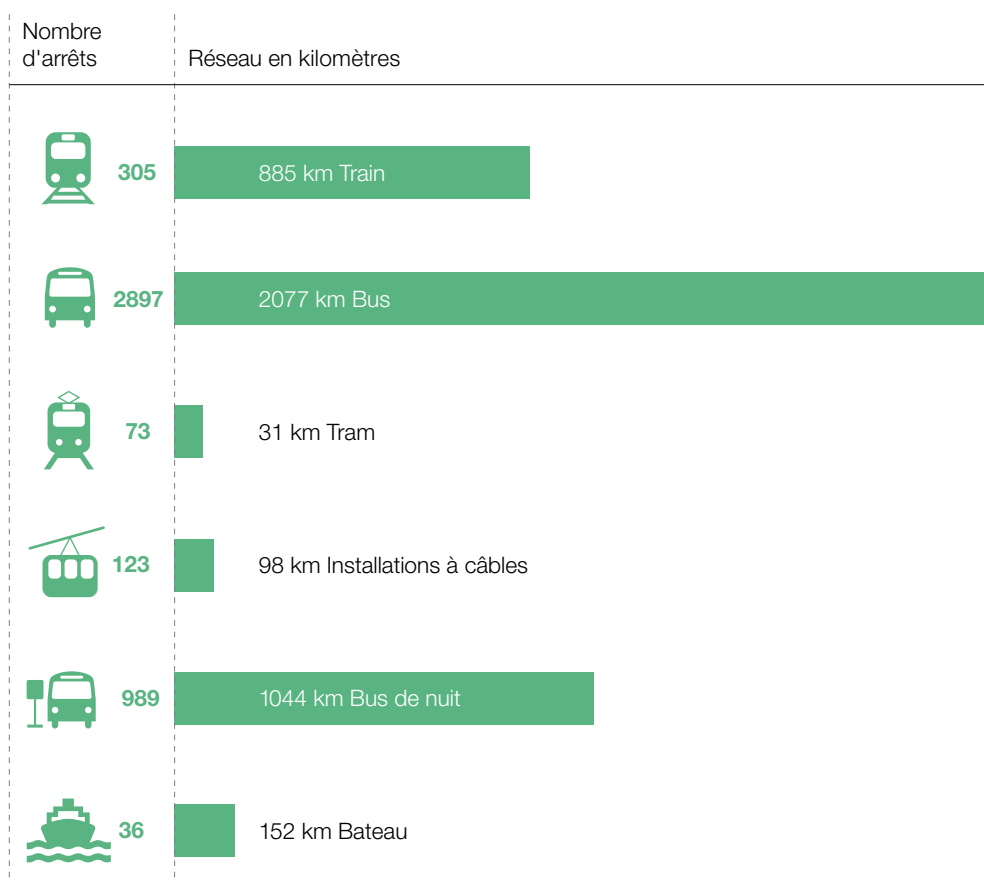
La numérisation est elle aussi vectrice d'une kyrielle de nouvelles idées s'agissant du développement novateur de la mobilité. L'OTP apporte son soutien aux projets prometteurs.



Les transports publics bernois en chiffres

- En 2019, quelque 259 millions de voyageurs ont emprunté les transports publics, ce qui représente une croissance de 1,7 % par rapport à l'année précédente.
- Le canton de Berne commande plus de 300 lignes de transport régional et local, dont 65 lignes ferroviaires, 233 lignes de bus ou de tram et 8 installations à câbles, exploitées par 28 entreprises de transport.
- Au total, les lignes de transports publics desservent plus de 300 gares ferroviaires et près de 3000 arrêts de bus et de tram.
- Pas moins de 85 % des habitants du canton sont reliés aux transports publics, autrement dit habitent à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus ou à moins de 750 mètres d'un arrêt de train (base: offre TP 2019).

Le réseau de transports publics inclut le trafic local et régional, mais aussi les chemins de fer touristiques, les lignes nautiques et les offres de bus de nuit.





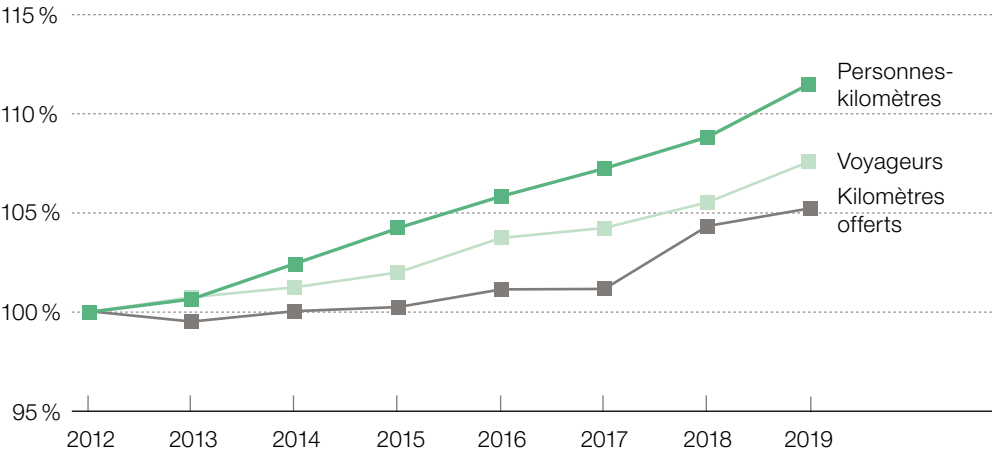
Développer l'offre de manière ciblée : une nécessité

Les transports publics bernois sont très prisés. Ce succès est dû, entre autres, à la stratégie de développement ciblé poursuivie sans relâche entre 2005 et 2012, puis entre 2017 et 2019. L'arrêté sur l'offre 2022–2025 pose les jalons pour les années à venir. Si les transports en commun ne veulent pas être victimes de leur succès, ils doivent améliorer leur offre de manière ciblée, afin de répondre à l'augmentation prévue de la demande.

Ces quatre dernières années, la demande a connu une croissance continue dans la plupart des régions. Le fait que l'offre peine parfois à suivre le rythme de la demande est particulièrement sensible pour les habitants des agglomérations : les capacités des trains, des bus et des trams y sont utilisées à plein depuis des années. Là où il n'est pas possible de mettre en service davantage de matériel roulant ou des véhicules plus grands, l'augmentation de passagers conduit inévitablement à un manque de places croissant, y compris en dehors des heures de pointe.

D'importants projets de développement ont été adoptés et leur financement est assuré. La construction de nouvelles infrastructures étant toutefois très complexe au plan technique et souvent contestée localement, la situation ne va malheureusement pas s'améliorer de manière substantielle au cours de la décennie à venir.

Evolution des transports effectués et de l'offre (2012 = 100 %)

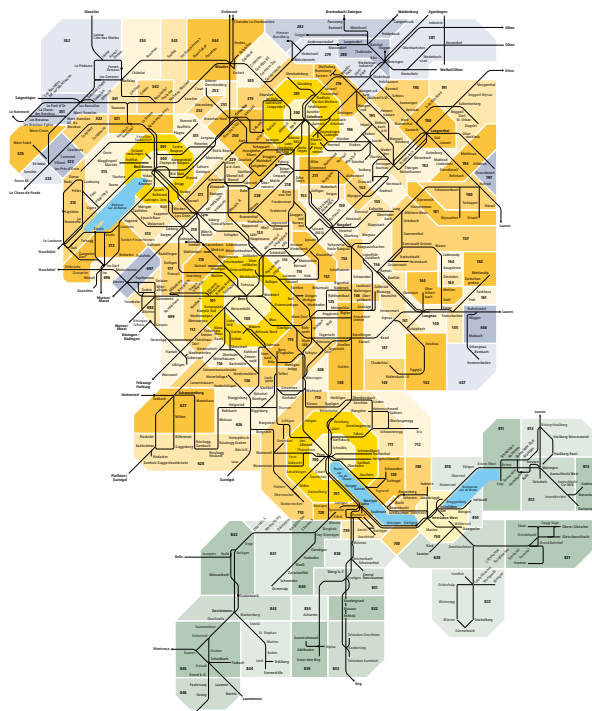




Libero étendu à l'Oberland bernois

Cinq ans après son extension à la région biennoise, au Seeland et au Jura bernois, la communauté tarifaire Libero inclut l'Oberland bernois depuis le changement d'horaire de décembre 2019. Les frontières tarifaires entre l'Oberland bernois et le reste du canton ont ainsi disparu. L'utilisation des transports publics entre Berne et Interlaken est devenue plus simple avec la tarification par zone, celle-ci permettant de recourir de manière flexible aux différents moyens et entreprises de transport.

La communauté tarifaire Libero couvre désormais un bassin de population de 1,3 million d'habitants et comprend quelque 430 communes bernoises et soleuroises. Divisé en 120 zones tarifaires, le réseau Libero totalise 3500 kilomètres et 4000 arrêts. A l'aune de son chiffre d'affaires, Libero est la deuxième communauté tarifaire de Suisse.



Le canton de Berne a soutenu l'extension de la communauté tarifaire Libero. Grâce à l'uniformité du système tarifaire, l'accès aux transports publics de tout le canton est simplifié (1 voyage – 1 billet) et gagne en attrait.

L'extension de Libero à l'Oberland bernois boucle le développement des communautés tarifaires dans le canton de Berne pour les années à venir. Lors de son introduction, des voix critiques s'étaient élevées, en particulier pour déplorer la suppression des billets pour les chiens, l'absence de billets dégriffés ou le renchérissement des billets sur certaines lignes. Pour remédier à certains de ces griefs, le découpage des zones sera légèrement ajusté fin 2020. Le canton de Berne est favorable aux billets dégriffés, pour autant qu'ils n'entraînent pas une augmentation des indemnités cantonales et, partant, une élévation de la charge fiscale pour les contribuables.



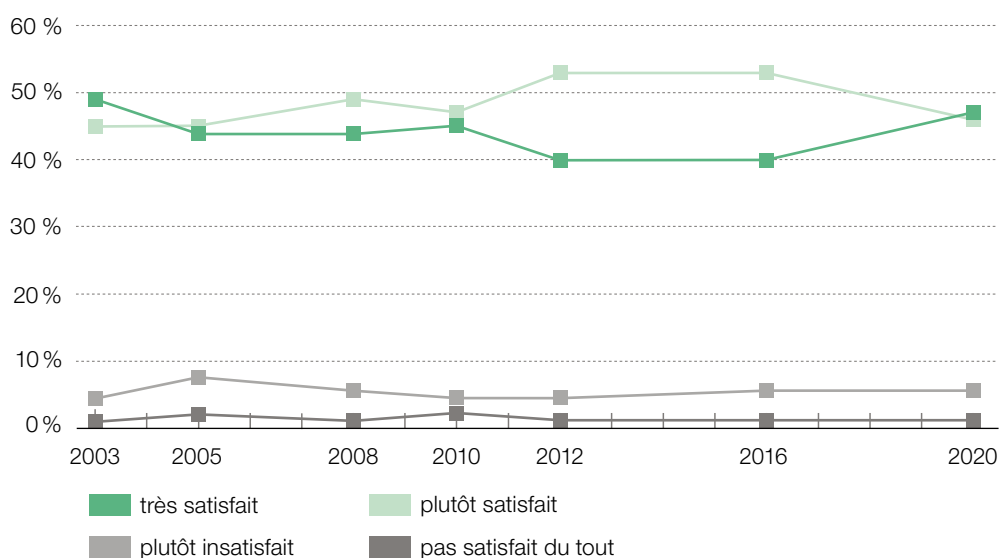
Sondage : les transports publics bien notés

La qualité des transports publics bernois est régulièrement évaluée, et ce de trois manières différentes. Le canton de Berne réalise tous les quatre ans un sondage auprès de la population, afin de connaître l'avis des habitants au sujet de l'offre en transports publics, en particulier de ceux qui ne les utilisent pas. En alternance, une enquête de satisfaction est également menée auprès de la clientèle, permettant d'établir une comparaison entre différentes entreprises de transport, mais aussi avec d'autres régions de Suisse. En outre, depuis 2018, la ponctualité et la qualité font l'objet de mesures régulières dans le cadre du système de gestion de la qualité appliqué à l'échelle de la Suisse.

Les résultats de ces trois dispositifs d'évaluation aident à développer l'offre en accord avec les besoins de la population.

Lors du dernier sondage auprès de la population, réalisé au printemps 2020, plus de 2500 personnes ont fourni des informations sur leurs habitudes en matière de mobilité et sur leur satisfaction. En résumé, 93 % des participants sont satisfaits des transports publics. Le pourcentage des personnes très satisfaites a même continué de progresser par rapport aux précédents sondages. Les sondés âgés de 15 à 35 ans sont un peu plus critiques que ceux des autres tranches d'âge.

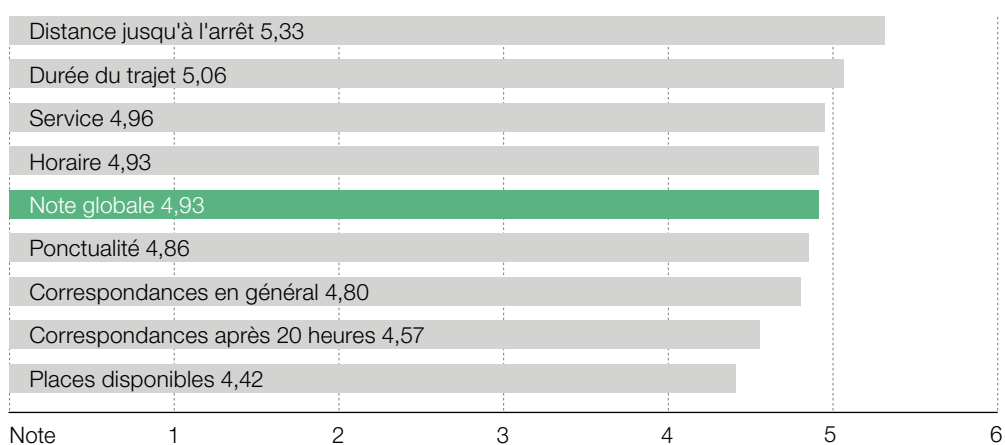
Evolution de la satisfaction de la clientèle (sondages auprès de la population 2003–2020)



Les transports publics bernois sont bien notés par les personnes interrogées : leur offre obtient globalement la note de 4,93 (sur 6), soit encore un peu mieux que lors du dernier sondage de 2016 (4,90). Les améliorations perçues concernent surtout l'horaire (heures d'arrivée et de départ appropriées, correspondances), tandis que les critiques portent principalement sur la ponctualité et la disponibilité des places. La possibilité d'acheter des billets sur des appareils mobiles est l'amélioration la mieux notée (note de 5,26, +0,28).

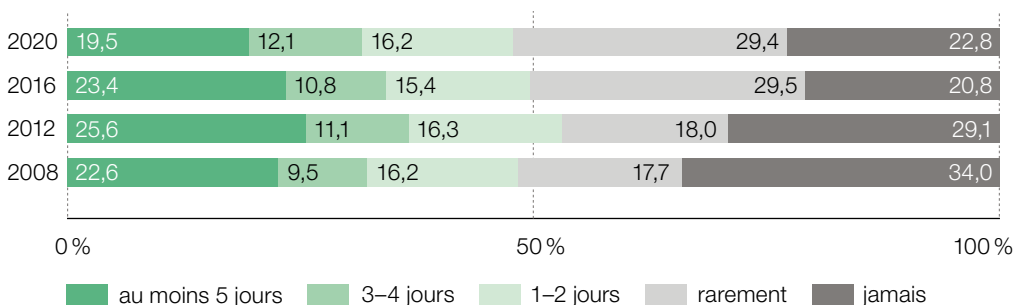


Evaluation de l'offre de transports publics (sondage auprès de la population 2020)



Près de la moitié des personnes interrogées dans le cadre du sondage auprès de la population ont indiqué emprunter les transports publics régulièrement, c'est-à-dire au moins un jour par semaine. En douze ans, la proportion d'usagers des transports publics a progressé de plus de 10 %.

Fréquence d'utilisation des transports publics par semaine (sondage auprès de la population 2008–2020)



Les résultats du sondage auprès de la population et ceux de l'enquête sur la satisfaction de la clientèle de 2018 concordent relativement bien. Dans l'enquête de satisfaction, les transports publics du canton de Berne ont obtenu 78 points sur 100, ce qui constitue un très bon résultat. Depuis la première enquête en 2014, cette valeur a progressé dans toutes les tranches d'âge.

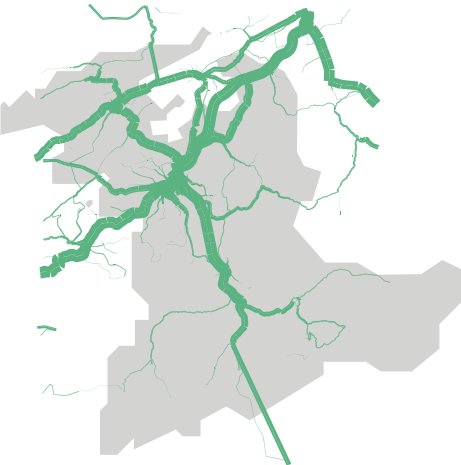


Modèle global des transports : prévisions jusqu'en 2040

Le modèle global des transports du canton de Berne est utilisé pour la planification des infrastructures et de l'offre de transports publics, ainsi que pour la conception de planifications à l'échelle régionale. Il sert également à évaluer l'effet des mesures relatives au trafic. En octobre 2018, ce modèle global a été actualisé avec de nouvelles données. Il affiche un état réel 2016 (modèle de base) et un état futur 2040 (modèle de prévision).

Le modèle global des transports dresse le tableau du trafic journalier moyen des jours ouvrables (du lundi au vendredi) et peut représenter séparément les pics du matin et les pics du soir. Le modèle de prévision est un scénario d'évolution à l'horizon 2040 établi sur la base de l'évolution passée du trafic. Il s'est imposé comme un précieux instrument de planification. Il est mis gratuitement à la disposition des administrations publiques et des organismes privés au bénéfice d'un mandat des services publics.

Prévisions relatives aux pics du soir pour 2040: Transports publics (à gauche) et trafic individuel motorisé (à droite)



Charge des transports publics [personnes]



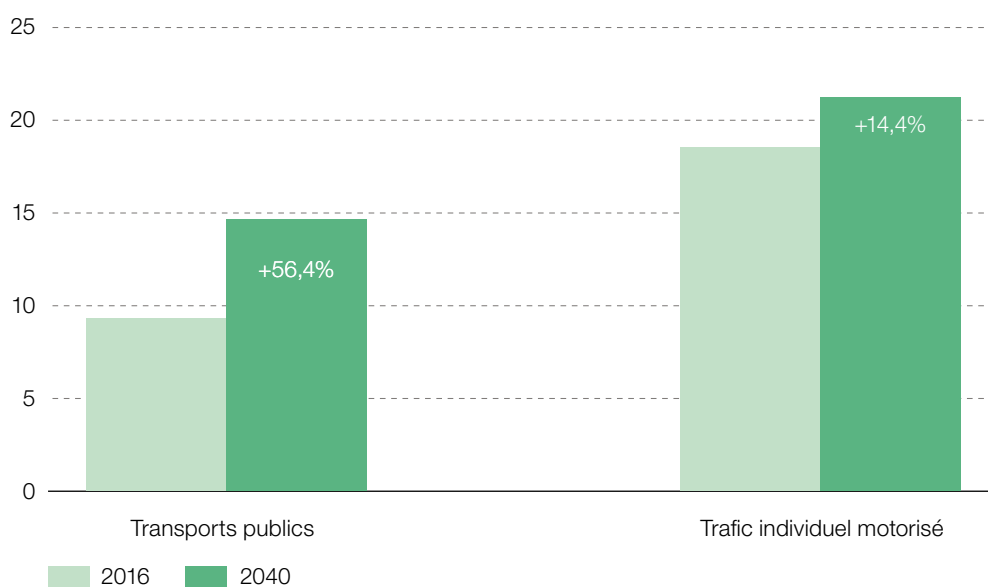
Charge du trafic individuel motorisé [véhicules]





Croissance prévisionnelle des transports publics et du trafic individuel motorisé entre 2016 et 2040

en million de kilomètres



Les chiffres du modèle global des transports indiquent que les transports publics vont connaître une croissance plus forte que le trafic individuel motorisé (TIM) et que sa part au volume total du trafic sera plus élevée en 2040 qu'aujourd'hui.

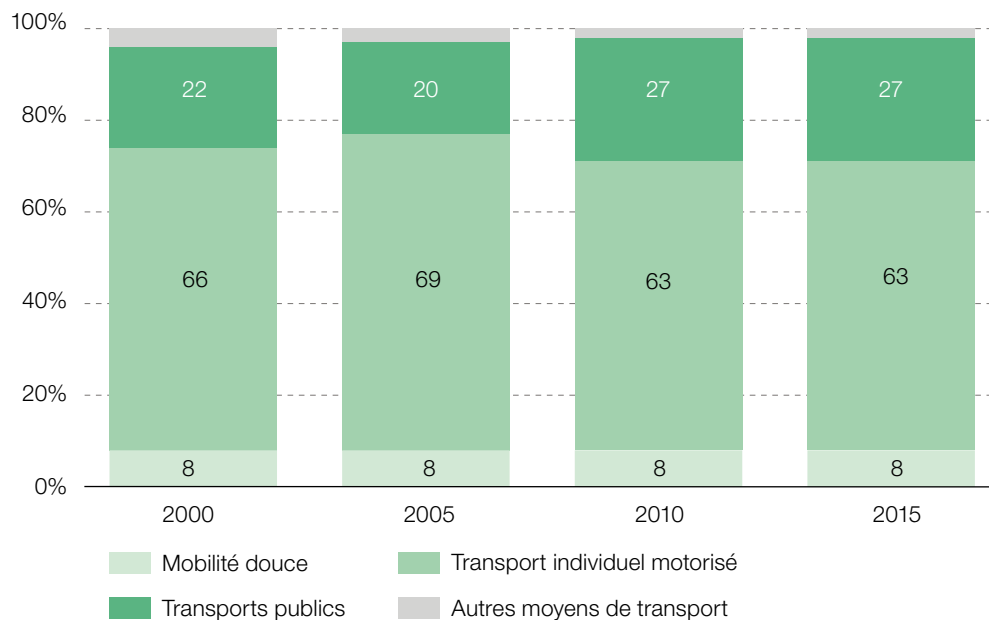


Repartition modale : les transports publics progressent

Le trafic a nettement augmenté ces dernières années dans le canton de Berne, ce qui s'explique principalement par l'évolution démographique. D'après l'enquête « Microrecensement mobilité et transports 2015 », chaque habitant du canton parcourt en moyenne près de 40 kilomètres par jour et consacre environ 85 minutes à ses déplacements. La population bernoise est donc plus mobile que la moyenne des Suisses (37 km).

La part des transports publics au volume total du trafic est plus élevée dans le canton de Berne qu'en moyenne nationale: tandis qu'elle est passée de 20 à 24 % entre 2000 et 2015 pour l'ensemble de la Suisse, elle a connu une progression plus marquée dans le canton de Berne, où elle s'est élevée de 22 à 27 %. Parallèlement, le trafic individuel motorisé a reculé de 66 à 63 %. Entre 2010 et 2015, la part des transports publics est restée stable, mais les distances parcourues ont globalement augmenté.

Part des moyens de transport sur l'ensemble du trafic (2000–2015)

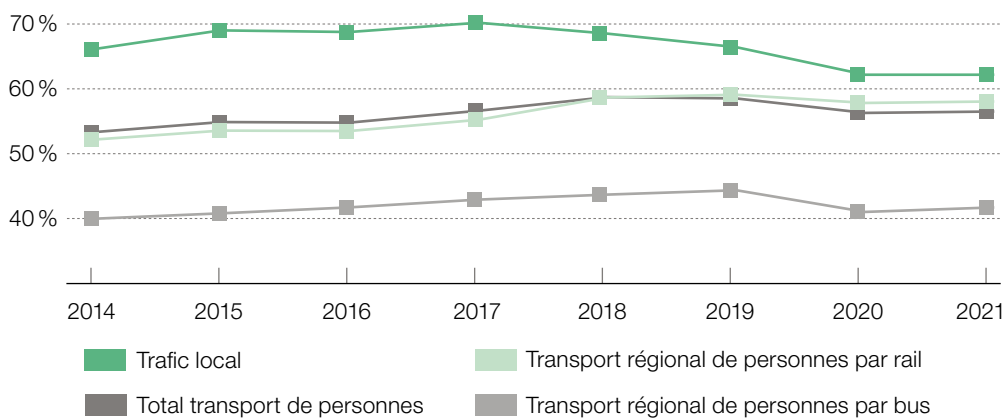




Coûts et financement

Les prestations des entreprises bernoises qui assurent les transports publics régionaux et locaux indemnisés dans le canton de Berne se chiffrent à environ 1,1 milliard de francs par an. Ces entreprises parviennent à couvrir 57 % de leurs dépenses par le produit direct des transports (billets, abonnements, etc.) et par d'autres sources de revenu. La part non couverte est financée par les indemnités versées par la Confédération, le canton et les communes. Grâce à des gains d'efficacité dans le système de transport et à une fréquentation accrue, le taux de couverture des coûts n'a cessé de s'améliorer au cours des dernières années. C'est dans le trafic local qu'il est le plus élevé, avec plus de 60 %. En 2020, la couverture des coûts dans ce secteur a toutefois reculé à la suite d'une modification de la clé de répartition des recettes provenant de la communauté tarifaire Libero. Cette modification a induit un transfert des recettes des lignes locales vers les lignes régionales.

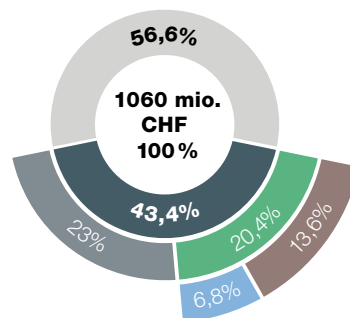
Degré de couverture des coûts dans le trafic local et régional



En 2019, la Confédération, le canton et les communes ont versé au total 461 millions de francs d'indemnités pour l'offre de transports publics régionale et locale dans le canton de Berne. La Confédération ne participe qu'à l'indemnisation du trafic régional.

Coûts, revenus et indemnités des lignes régionales et locales commandées conjointement par le canton de Berne (offres 2019)

- Revenus
- Indemnités
- Confédération et cantons voisins
- Canton de Berne
- Communes
- Canton





Le canton soumet les prestations des entreprises de transport à une procédure d'offre, à la suite de laquelle les prestations convenues font l'objet d'une convention qui définit à l'avance le montant des indemnités.

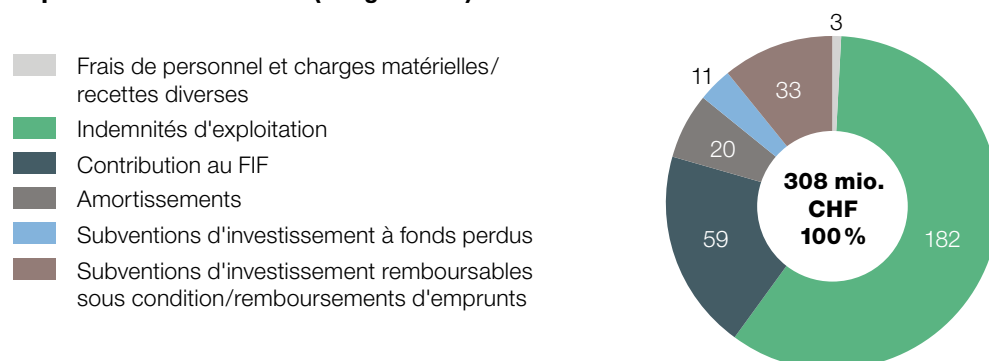
Les dépenses du canton pour les transports publics sont de diverses natures :

- Contribution cantonale au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)
- Indemnités pour les mesures tarifaires
- Subventions d'investissement allouées à des projets de transports publics nationaux et régionaux essentiels au fonctionnement des transports publics (en particulier pour les plateformes de correspondance)
- Subventions à des projets d'agglomération (p. ex. aménagement de la gare de Berne, désenchevêtrement de Wylersfeld)
- Subventions aux infrastructures de transport local (p. ex. réseau de trams bernois)
- Subventions aux mesures de mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés

Les subventions d'investissement sont généralement allouées via le crédit-cadre d'investissement. Le canton n'accorde de subventions aux entreprises ferroviaires ou de navigation à caractère touristique qu'à titre exceptionnel, dans la mesure où celles-ci revêtent une importance majeure pour une région.

Les dépenses nettes de transports publics à la charge du canton de Berne se montent, dans le budget 2020, à quelque 308 millions de francs. Elles englobent environ 182 millions de francs pour les indemnités de l'offre et environ 103 millions de francs de contributions à l'infrastructure (contribution au FIF et subventions d'investissement) :

Dépenses nettes de l'OTP (budget 2020)





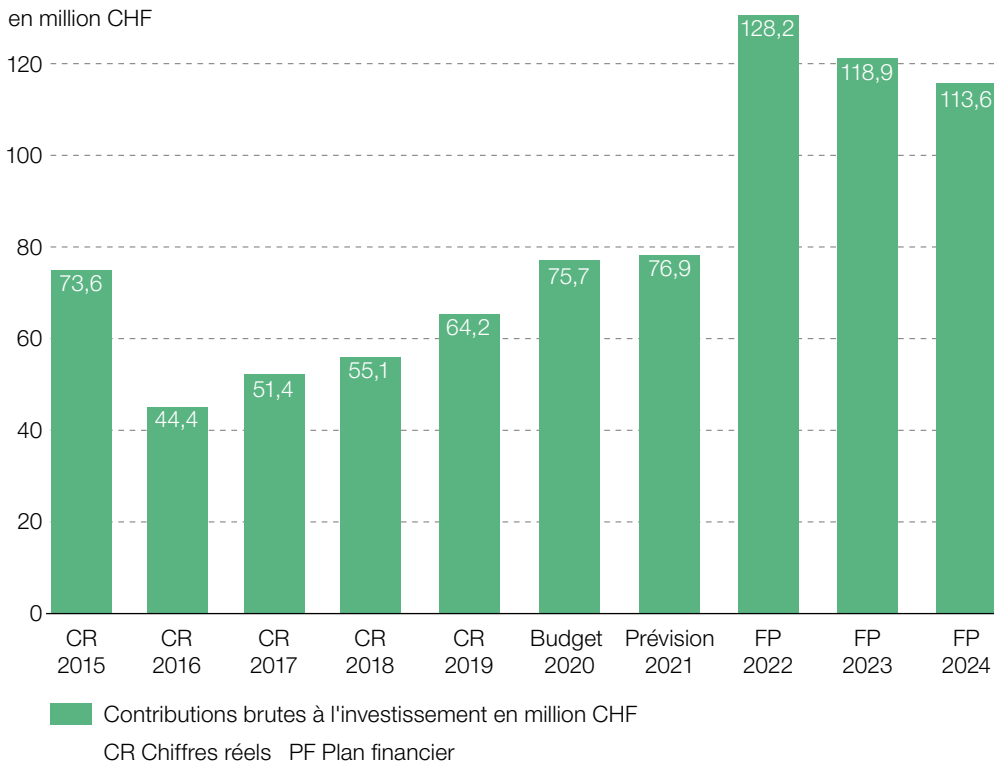
Investissements : des besoins en hausse

Après le recul des subventions d'investissement constaté en 2016, imputable au rejet du projet Tram Région de Berne et à la suppression des contributions directes à l'investissement dans les infrastructures ferroviaires régionales, les dépenses sont réparties à la hausse en 2017. C'est là la conséquence du démarrage de projets d'envergure tels que l'aménagement de la gare de Berne et le désenchevêtrement de Wylerfeld.

Les besoins financiers vont connaître une forte hausse jusqu'en 2022, car plusieurs grands projets doivent être réalisés simultanément (aménagement de la gare de Berne, agrandissement du dépôt de tram de la Bolligenstrasse, désenchevêtrement de Wylerfeld, rénovation de la voie à adhérence entre Grütschalp et Mürren, etc.). Une fois le désenchevêtrement de Wylerfeld réalisé, les besoins financiers pourront à nouveau diminuer, selon la planification actuelle.

Contributions brutes à l'investissement dans les transports publics

en million CHF



Depuis 2016, l'infrastructure ferroviaire du trafic régional est financée par la Confédération via le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les cantons alimentent chaque année ce fonds à hauteur de 551 millions de francs au total (prévisions 2021). La part du canton de Berne se monte à quelque 87 millions de francs (y c. tiers communal).



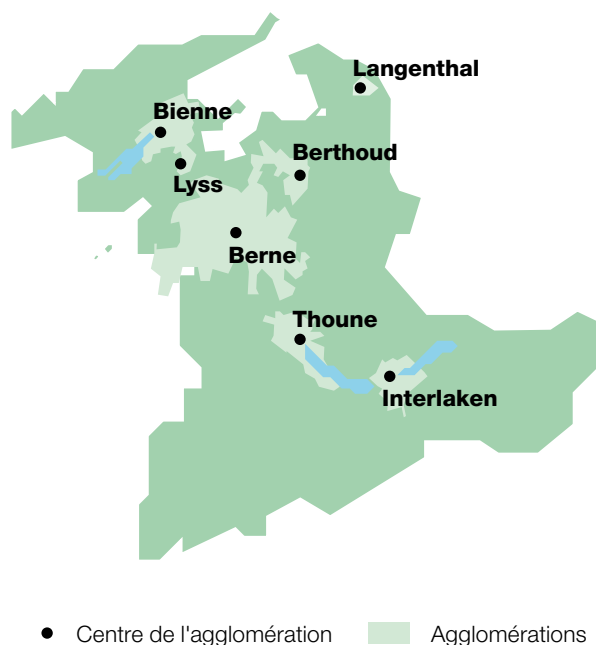
Projets d'agglomération : harmoniser l'urbanisation et les transports

Dans les agglomérations, une grande partie des activités économiques et sociales se concentrent dans un espace restreint. Le parfait fonctionnement du système global des transports est donc crucial, mais il représente également un défi de taille. C'est pourquoi la Confédération et le canton de Berne participent au financement de mesures d'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, ainsi que le prévoit la loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire. Ces contributions profitent aux agglomérations qui coordonnent l'urbanisation et le développement des transports de manière efficace, autrement dit au-delà des limites communales, cantonales ou nationales.

Le canton de Berne compte six agglomérations : Berne, Biel/Bienne-Lyss, Berthoud, Langenthal, Thoun et Interlaken. Dans le cadre des projets d'agglomération, celles-ci peuvent présenter des mesures qui contribuent à cette coordination de l'urbanisation et du développement des transports.

Appuyé par l'Office des ponts et chaussées et l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, l'Office des transports publics et de la coordination des transports coordonne l'élaboration et la mise en œuvre des projets d'agglomération dans le canton de Berne. De nombreux projets d'importance ne sont réalisés que grâce au cofinancement de la Confédération et du canton. C'est par exemple le cas de projets visant à promouvoir le trafic cycliste ou destinés à améliorer l'interconnexion des différents transports publics au niveau des plateformes de correspondance.

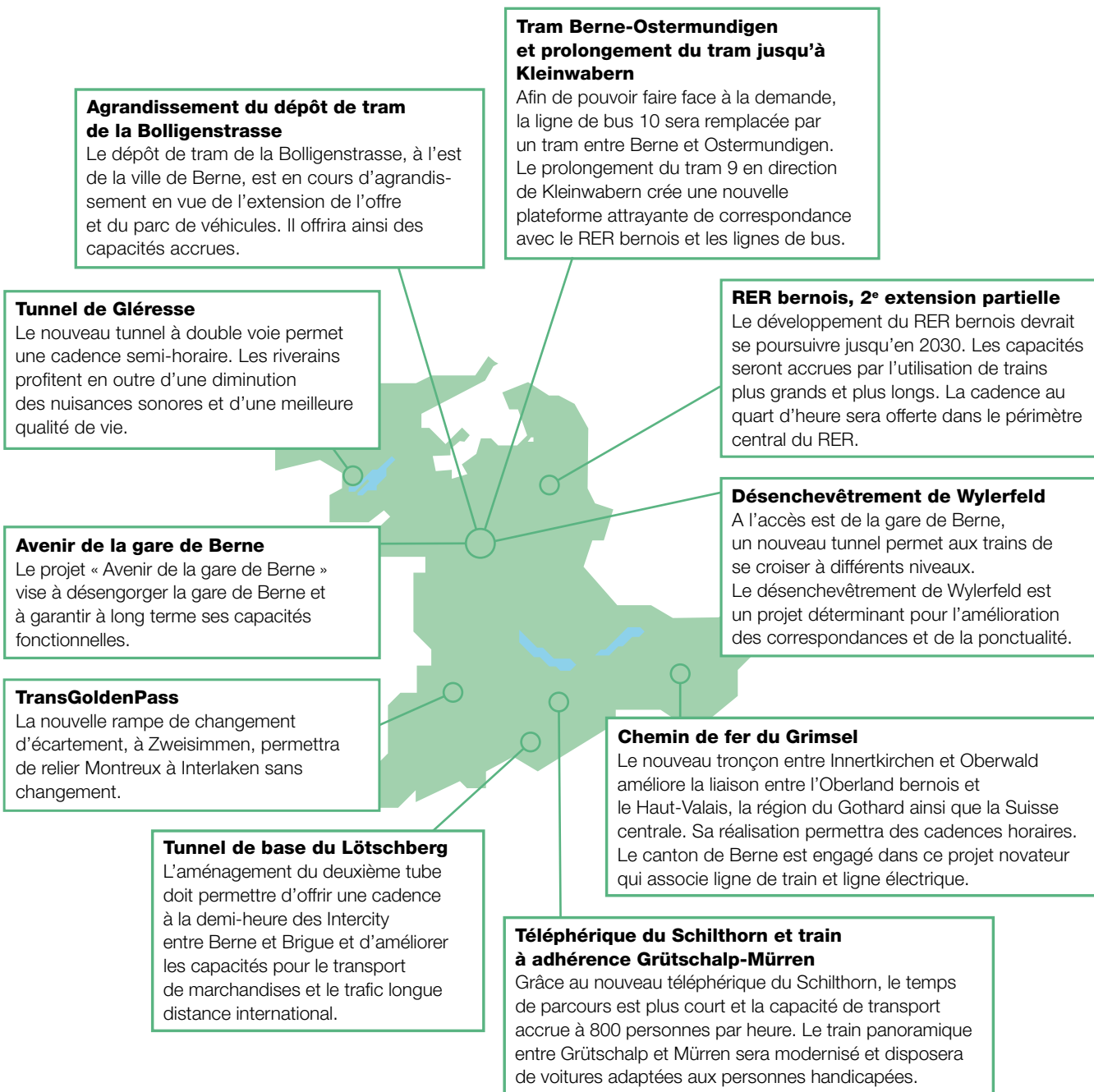
Agglomérations dans le canton de Berne





Grands projets : de nombreux développements en cours

Les grands projets suivants seront réalisés dans les années à venir ou sont en cours de planification.





Des défis à divers niveaux

Dans les années à venir, les capacités des installations ferroviaires de la région de Berne connaîtront d'importantes améliorations. Outre le désenchevêtrement de Wylerfeld et l'aménagement de la gare de Berne, des travaux de désenchevêtrement sont prévus à Holligen, entre Wankdorf et Ostermundigen, ainsi qu'au sud de Gümligen. Ces chantiers induiront des restrictions parfois durables du trafic ferroviaire. Pour le canton, il s'agit de mettre en balance les inconvénients qui en résulteront pour les usagers et les contraintes affectant le déroulement des travaux. Il est toutefois essentiel que malgré ces chantiers majeurs, les transports publics continuent de drainer une grande part du trafic au cœur de l'agglomération bernoise.

D'après l'enquête « Microrecensement mobilité et transports 2015 », les loisirs sont responsables de près de la moitié des distances parcourues et la voiture reste le principal moyen de transport pour ce type d'activités. Pour respecter les objectifs de la stratégie de mobilité globale, il importe qu'une plus grande part de la mobilité de loisirs passe par les transports publics. En plus de décharger les routes et de préserver l'environnement, cette évolution contribuerait aussi à une exploitation plus équilibrée des infrastructures de transports publics.

Le changement climatique est l'un des défis majeurs de notre époque. Le trafic (hors trafic aérien international) génère environ 40 % des émissions de CO₂ totales de la Suisse. Les transports publics peuvent donc jouer un rôle de premier plan dans la limitation du réchauffement climatique avec le transfert du trafic individuel motorisé vers les transports publics et avec le recours accru de ces derniers, déjà fortement électrifiés (trains, trams), à des motorisations alternatives, en particulier pour les bus. Dans ce contexte, le financement et la mise en œuvre technique de l'électrification des bus constituent une gageure.

Les transports publics régionaux et locaux ne peuvent couvrir leurs coûts et le soutien financier du secteur public est indispensable. Selon le droit fédéral, le financement est assuré au moyen de conventions d'offre. Celles-ci sont rédigées sur la base des offres des entreprises de transport, dans lesquelles figure une prévision des coûts et des recettes et dont résultent les coûts non couverts à la charge des pouvoirs publics. Ces offres sont négociées entre les commanditaires et les entreprises de transport et l'indemnisation des coûts non couverts est définie à l'avance pour deux ans. Au vu des irrégularités dans l'établissement des offres ou dans la facturation effective constatées ces deux dernières années, les commanditaires ont pris des mesures pour que les pouvoirs publics n'aient pas à verser des indemnités excessives.



Perspectives : nouveaux jalons en vue

Nous partons de l'idée que le trafic va continuer de croître dans le canton de Berne. C'est ce qu'indiquent la croissance économique visée et l'évolution démographique attendue, bien que nous ne sachions pas encore quelle sera l'influence de la pandémie de Covid-19 sur les habitudes futures en matière de mobilité. En leur qualité de moyens de déplacement respectueux de l'environnement, les transports publics ont un rôle central à jouer dans la maîtrise durable de la mobilité de demain.

Désaturer le trafic d'agglomération

Les projets adoptés permettront d'augmenter notablement les capacités ferroviaires dans le Grand Berne dans les dix années à venir. Toutefois, des écueils se profilent, par exemple pour ce qui est de l'évolution du trafic des bus et des trams au centre-ville de Berne : la densité des flux piétonnier, cycliste et motorisé conjuguée avec la cadence rapprochée des trams et des bus sont source de conflits. Ces prochaines années, il s'agira de chercher des solutions à ces difficultés et de poser les bases du développement futur des transports publics. Des aménagements ciblés seront également nécessaires dans d'autres régions. Là où les flux de trafic peuvent être concentrés, en particulier, les transports publics sont nettement plus avantageux en termes de coûts, d'efficacité et de protection du climat que le trafic individuel motorisé.

Exploiter encore plus efficacement les capacités existantes

Parallèlement aux projets cités, il importera de tirer encore mieux parti des infrastructures existantes. Cela suppose en particulier mieux répartir la demande, afin d'éviter ou de limiter la surcharge aux heures de pointe. L'harmonisation de l'urbanisation et du développement des transports constitue à cet égard un levier important, mais il est également capital de créer des nœuds de correspondance attrayants permettant de relier les différents modes de transport. Enfin, il importe aussi d'assurer un approvisionnement en marchandises durable et efficace pour la population et pour l'économie. Il s'agit pour cela tout à la fois de garantir les espaces logistiques et les installations de déchargement que cela suppose dans le cadre de l'aménagement du territoire, et de tenir compte du transport de marchandises dans la planification des routes et des voies de chemin de fer.

Saisir les opportunités

Le canton de Berne suit attentivement l'évolution dans le domaine de la mobilité et encourage les innovations des entreprises de transport en la matière. La transition du parc de bus vers des motorisations alternatives doit également être activée, puisqu'à l'horizon 2045 au plus tard, on ne devrait plus voir sur les routes bernoises de bus fonctionnant à l'essence ou au diesel. Intégrer les nouvelles technologies très tôt dans le processus de planification permettra de réagir très rapidement aux futures tendances. Par ailleurs, l'évolution de la société nous offre l'occasion de développer de nouveaux concepts de mobilité adaptés aux besoins (p. ex. économie collaborative). Les véhicules énergétiquement efficaces, les véhicules autonomes ainsi que ceux utilisés en commun vont gagner en importance. L'avenir est aux prestations porte à porte (du domicile au lieu de travail ou de destination), qui permettront de réduire les coûts de la mobilité.

Le canton de Berne met tout en œuvre pour que la société et l'économie puissent continuer de compter sur une mobilité à la fois respectueuse de l'environnement et en adéquation avec les moyens financiers à disposition.



Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne
Office des transports publics et de la coordination des transports

Reiterstrasse 11
3013 Berne
+41 31 633 37 11
info.aev@be.ch
www.be.ch/otp