



Stratégie sur le transport de marchandises et la logistique du canton de Berne

Rapport d'activité 2021-2024 et mesures 2025- 2028

Classification
Auteurs

Non classifié
Groupe spécialisé Stratégie sur le transport de marchandises et la logistique du canton de Berne



Impressum

Mode de citation recommandé

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne (2025), Stratégie sur le transport de marchandises et la logistique du canton de Berne – Rapport d'activité 2021-2024 et mesures 2025-2028, Berne

Direction de projet

- Giger Manon, Office des transports publics et de la coordination des transports, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne
- Fischer Matthias, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Direction de l'intérieur et de la justice du canton de Berne

Groupe de pilotage

- Aebi Christian, Office des transports publics et de la coordination des transports, Direction des travaux publics et des transports
- Nyffenegger Ulrich, Office de l'environnement et de l'énergie, Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement du canton de Berne
- Studer Stefan, Office des ponts et chaussées, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne
- Wachter Daniel, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Direction de l'intérieur et de la justice du canton de Berne
- Werner Stephen, Office de l'économie, Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement du canton de Berne

Groupe spécialisé

- Bayer Boris, Office de l'environnement et de l'énergie, Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement du canton de Berne
- Kattau Kai, Office des ponts et chaussées, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne
- Kurt Jöran, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Direction de l'intérieur et de la justice du canton de Berne
- Meier Florian, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Direction de l'intérieur et de la justice du canton de Berne
- Schenk Daniel, Office des transports publics et de la coordination des transports, Direction des travaux publics et des transports
- Werner Stephen, Office de l'économie, Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement du canton de Berne

Publication

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne
Office des transports publics et de la coordination des transports
Service de coordination Transport de marchandises et logistique du canton de Berne (CTL BE)
Reiterstrasse 11
3013 Berne
+41 31 633 37 11
info.aev@be.ch
www.be.ch/gueterverkehr

Table des matières

1	Synthèse.....	4
2	Introduction.....	5
2.1	Stratégie sur le transport de marchandises et la logistique du canton de Berne	5
2.2	Objectifs et contenu du rapport d'activité.....	5
3	Les évolutions du transport de marchandises.....	6
3.1	Modification des conditions générales au niveau fédéral.....	6
3.2	Modification des conditions générales au niveau cantonal	6
3.3	Terminologie - transport lié à l'activité économique ou transport de marchandises ?.....	7
3.4	Volume du transport de marchandises et prestations de transport par moyen de transport depuis 2015	8
3.5	Comparaison avec les Perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération.....	9
3.6	Évolution de la situation économique	9
4	Lignes directrices : avancement de la mise en œuvre	10
4.1	PA1 : Aperçu de la mise en œuvre des mesures 2021-2024.....	10
4.2	PA1 : Réserve des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises	11
4.3	PA 2 : Conditions générales garanties pour un transport de marchandises efficace par la route.....	13
4.4	PA3 Accessibilité garantie pour le transport des marchandises par le rail et connexion intermodale.....	14
4.5	PA4 : Conditions générales pour un transport de marchandises à faibles émissions, préservant le climat et les ressources.....	15
4.6	PA5 : Institutionnalisation du transport de marchandises dans l'administration et coordination	17
4.7	PA6 : Garantie du financement et promotion des innovations	18
5	Mesures pour les années 2025-2028.....	19
5.1	Aperçu des mesures 2025-2028	19
5.2	PA1 : Réserve des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises.....	20
5.3	PA 2 : Conditions générales garanties pour un transport de marchandises efficace par la route.....	21
5.4	PA3 : Accessibilité garantie pour le transport des marchandises par le rail et connexion intermodale.....	22
5.5	PA4 : Conditions générales pour un transport de marchandises à faibles émissions, préservant le climat et les ressources.....	23
5.6	PA5 : Institutionnalisation du transport de marchandises dans l'administration et coordination	23
5.7	PA6 : Garantie du financement et promotion des innovations	25

1 Synthèse

En adoptant la Stratégie cantonale sur le transport de marchandises et la logistique (STML) en 2021, le Conseil-exécutif s'est doté d'un outil de pilotage et d'un cadre de référence pour les tiers. La stratégie vise à assurer un approvisionnement en marchandises durable et efficace pour la population et l'économie et à identifier les espaces logistiques nécessaires compte tenu des différents besoins liés à l'aménagement du territoire, à l'écologie, au transport et aux possibilités de développement futur du fret. Différents objectifs, six orientations stratégiques et 20 mesures ont été définis à cet effet.

Les principales étapes de la mise en œuvre pour les années 2021 à 2024 étaient les suivantes :

- Création d'un service de coordination Transport de marchandises et logistique du canton de Berne (CTL BE), qui coordonne les activités et les thèmes des différents offices. Le CTL BE a permis d'améliorer la prise de conscience au sein de l'administration cantonale, a accompagné des études, et renforcé la mise en réseau avec les principales parties prenantes.
- Élaboration d'un Plan stratégique en matière de fret ferroviaire qui présente les gares et les installations de chargement ainsi que les principes de dessertes et le réseau de fret ferroviaire visé. Ces éléments sont pris en compte dans le plan directeur cantonal ainsi que dans la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises de la Confédération.
- Identification d'emplacements économiques favorables à la logistique au sein du canton de Berne et désignation de zones prioritaires affectées à la logistique.
- Intégration de deux nouvelles fiches de mesure dans le plan directeur cantonal :
 - Fiche de mesure B_03 « Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques »
 - Fiche de mesure B_10 « Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises »
- Amélioration de l'information grâce à la publication de la fiche d'information « Transport de marchandises et logistique dans le canton de Berne » et à la mise à jour de la page Internet www.be.ch/queterverkehr.

La base de données, enrichie et actualisée, met en évidence des fluctuations importantes concernant le volume de marchandises transportées au cours des dernières années. En raison de la crise économique et des événements au niveau international (pandémie, guerres), le transport de marchandises n'a pas affiché une croissance constante, contrairement à ce que prévoyaient, notamment, les Perspectives d'évolution du transport de la Confédération. Ainsi, le volume des marchandises transportées par le rail a baissé au cours des dernières années. Dans un même temps, les prestations kilométriques des véhicules utilitaires légers ont augmenté.

Pour la prochaine période 2025-2028, six mesures ont été reprises à l'identique, douze mesures ont été adaptées aux dernières évolutions, deux mesures ont été supprimées (liquidées ou fusionnées avec une autre mesure), et deux nouvelles mesures ont été ajoutées :

- La première concerne les « vélos-cargos » et vise une optimisation des conditions générales pour la nouvelle catégorie des « cyclomoteurs électriques lourds » d'un poids total jusqu'à 450 kg, créée par la Confédération. Ces véhicules peuvent contribuer à rendre la distribution fine plus durable et plus flexible.
- La seconde mesure vise à coordonner le thème « Extraction de matériaux, décharges et transports (EDT) » avec les objectifs de la STML. En effet, ces marchandises lourdes, souvent volumineuses, sont parfaitement adaptées au transport par le rail.

Toutefois, la marge de manœuvre du canton est limitée et elle possède un horizon à long terme. Elle concerne avant tout l'aménagement du territoire, les conditions générales infrastructurelles et la coordination entre les acteurs concernés. Pour pouvoir obtenir l'effet escompté, l'action aux niveaux national et communal mais aussi celle des différents acteurs, tels que les entreprises, les entreprises de transport et les associations, seront déterminantes. L'économie aussi jouera un rôle décisif dans les secteurs du transport

de marchandises et de la logistique, en grande partie libéralisés. Avec sa Stratégie sur le transport de marchandises et la logistique, le canton entend contribuer à un approvisionnement en marchandises et à une gestion des déchets qui soient attractifs, efficaces, économes en surface, respectueux de l'environnement, sûrs et finançables, au niveau des entreprises comme des ménages.

2 Introduction

2.1 Stratégie sur le transport de marchandises et la logistique du canton de Berne

Un transport de marchandises efficace est la clé du bon fonctionnement de l'économie et il contribue à une grande qualité de vie, bien qu'il 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), adoptée en 2021 par le Conseil-exécutif, le canton de Berne montre comment faire face, au niveau cantonal, à la croissance soutenue du fret prévue d'ici à 2050 (30 % environ). Il se dote ainsi d'un outil de pilotage et d'un cadre de référence pour les tiers. L'objectif est d'assurer un approvisionnement en marchandises durable et efficace pour la population et l'économie et d'identifier les espaces logistiques nécessaires compte tenu des différents besoins liés à l'aménagement du territoire, à l'écologie, au transport et aux possibilités de développement futur du fret.

En identifiant les enjeux et la marge d'influence du canton, la STML met en évidence les pistes d'action possibles. Elle fixe les objectifs et les orientations stratégiques qui en découlent pour la logistique et le transport de marchandises :

- Une logistique efficace représente un atout de taille dans le choix du lieu d'implantation, pour les entreprises comme pour la population. Le canton de Berne veille au maintien, mais aussi au développement ciblé d'une logistique de qualité comme atout local.
- Dans le domaine du fret, il veille à créer un contexte favorable à un approvisionnement en marchandises et à une gestion des déchets qui soient attractifs, efficaces, économes en surface, respectueux de l'environnement, sûrs et finançables, au niveau des entreprises comme des ménages.

Ces objectifs et orientations stratégiques ont permis de dégager les lignes directrices suivantes :

1. Réservation des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises
2. Conditions générales garanties pour un transport de marchandises efficace pour la route
3. Accessibilité garantie pour le transport des marchandises par le rail et connexion intermodale
4. Conditions générales pour un transport de marchandises à faibles émissions, préservant le climat et les ressources
5. Institutionnalisation du transport de marchandises dans l'administration et coordination
6. Garantie du financement et promotion des innovations

De ces six lignes directrices découlent de mesures concrètes.

2.2 Objectifs et contenu du rapport d'activité

Le rapport d'activité relatif à la STML pour la période 2021-2024 met l'accent sur la mise en œuvre des mesures des six lignes directrices. Il présente les actions entreprises par les offices concernés du canton de Berne dans le domaine du transport de marchandises et de la logistique (cf. chapitre 4). En fonction de leur état d'avancement, les mesures sont soit adaptées, soit conservées à l'identique, soit supprimées pour la période 2025-2028. Par ailleurs, deux nouvelles mesures sur les thèmes des vélos-cargos et de l'« Extraction de matériaux, décharges et transports (EDT) » ont été intégrées (cf. chapitre 5).

La STML décrit dans le détail les conditions générales en matière de politique et de planification pour la Confédération et les cantons, ainsi que les indicateurs, tendances et prévisions. Ce rapport présente les modifications majeures apportées aux conditions générales ainsi que les principaux indicateurs actualisés (cf. chapitre 3).

3 Les évolutions du transport de marchandises

Ce chapitre présente les enseignements acquis dans le domaine du transport de marchandises ainsi que les évolutions depuis 2021. Quelques modifications ont notamment été apportées au droit fédéral, et des bases supplémentaires ont été créées (notamment un renforcement de la terminologie relevant des domaines du transport lié à l'activité économique et du transport de marchandises). Ce chapitre présente également l'état actuel du transport de marchandises dans le canton de Berne ainsi que son évolution depuis l'élaboration de la STML, en 2021. Des résultats détaillés et des indicateurs supplémentaires sont disponibles dans la fiche d'information « Transport de marchandises et logistique dans le canton de Berne¹ ».

3.1 Modification des conditions générales au niveau fédéral

Globalement, l'analyse de la situation de départ proposée dans la STML reste d'actualité. Côté fédéral, les adaptations législatives qui seront apportées au cours des prochaines années pourraient toutefois légèrement changer la donne. Ainsi, les modifications de la loi sur le transport de marchandises (LTM) ont été adoptées en mars 2025. Elles prévoient une modernisation du transport par le rail ainsi qu'un encouragement financier aux chaînes de transport multimodales. Concernant la route, le Conseil fédéral a adopté l'ordonnance sur la conduite automatisée (OCAut) en décembre 2024, et l'a mise en vigueur le 1^{er} mars 2025. Ce faisant, il a créé les conditions permettant qu'à l'avenir, l'utilisation de véhicules automatisés soit autorisée plus facilement par les cantons. Les véhicules automatisés présentent un grand potentiel également pour le transport de marchandises, en particulier dans la logistique urbaine, comme le montre le projet pilote « Oxo » mené actuellement dans la ville de Berne. Par ailleurs, les réglementations concernant les véhicules qui relèvent de la mobilité douce ont été modifiées afin d'exploiter encore mieux le potentiel de ces derniers. La nouvelle catégorie des « cyclomoteurs électriques lourds » permet désormais de mieux utiliser les vélos-cargos électriques (poids total jusqu'à 450 kg) pour la distribution fine².

3.2 Modification des conditions générales au niveau cantonal

En septembre 2021, la population bernoise a nettement approuvé la modification constitutionnelle relative à la protection du climat. Dans le nouvel article constitutionnel 31 a, le canton de Berne se fixe l'objectif d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Il s'engage ainsi à réduire sensiblement ses émissions de gaz à effet de serre, et ce également dans le domaine de la mobilité.

La Stratégie de mobilité globale du canton de Berne 2022 (SMG 2022) a été adoptée par le Conseil-exécutif le 29 juin 2022. Elle présente les objectifs supérieurs et les stratégies qui doivent guider le gouvernement dans l'accomplissement de ses tâches dans le domaine de la mobilité. Elle intègre désormais un quatrième axe directeur (« Mettre en réseau »), et devient donc la stratégie ETGM : éviter, transférer, gérer harmonieusement, mettre en réseau. La vision d'un système de mobilité durable fixe aussi l'objectif de neutralité climatique dans le domaine des transports d'ici à 2050.

¹ Cf. www.be.ch/queterverkehr

² [Le Conseil fédéral encourage la mobilité douce](#)

La compatibilité de la Stratégie énergétique du canton de Berne avec l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050 a été vérifiée dans le « Rapport sur l'état de la mise en œuvre et l'impact des mesures 2020–2023 et nouvelles mesures 2024–2027 »³. Cette vérification a donné lieu, notamment, à la formulation d'un objectif de substitution dans le domaine de la mobilité : d'ici 2035, 50 % des véhicules immatriculés dans le canton de Berne devront être équipés d'un système de propulsion climatiquement neutre.

3.3 Terminologie - transport lié à l'activité économique ou transport de marchandises ?

Pour pouvoir analyser le système de transport de manière appropriée, on fait la distinction entre différents moyens de transport et différentes sous-catégories au sein de l'ensemble des transports. Par ailleurs, le secteur du transport de marchandises en Suisse compte de nombreux acteurs, qui emploient des termes différents. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) a créé des bases afin de renforcer et de segmenter les définitions des termes en lien avec le transport de marchandises (cf. figure 1).

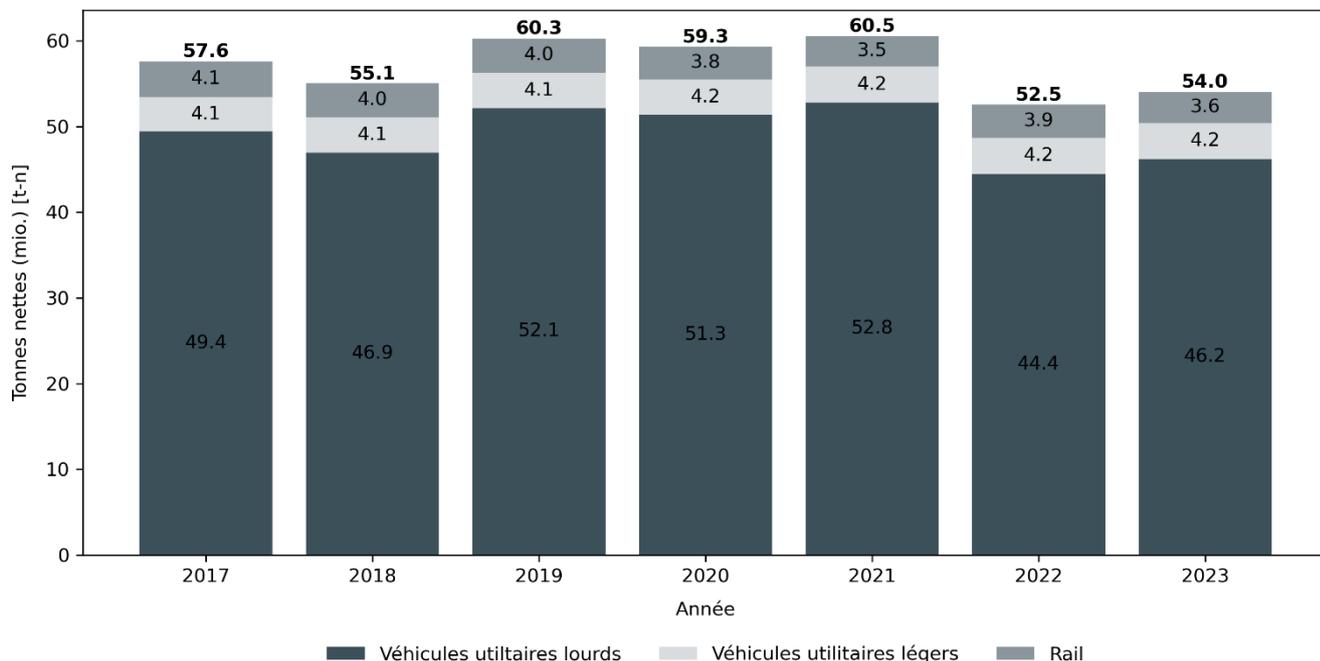
Transports liés à l'activité économique			
Transport de marchandises	Déplacements liés à une activité de service avec marchandises	Déplacements liés à une activité de service sans marchandises	Transport professionnel de personnes
<ul style="list-style-type: none"> • Livraison au commerce de détail • Chantier de construction • Services de courrier, express et colis (CEP) • Élimination de déchets • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Artisans et artisanes • Marchands ambulants • Déménagements • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Artisans et artisanes • Services de soins • Voyages de service • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Taxis • Autocars • ...

Figure 1 – Définition et segmentation du transport lié à l'activité économique, source : [Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain | ARE \(admin.ch\)](https://www.admin.ch/gov/fr/section/04200/section/13611/instrument/52372).

Dans le présent rapport d'activité relatif à la STML ainsi que pour le CTL BE, l'intérêt est porté avant tout sur le type de trafic « Transport de marchandises », les modes de transport pertinents dans le canton de Berne étant le transport par le rail et le transport par la route. Concernant le transport de marchandises par la route, on distingue les véhicules utilitaires légers (< 3,5 t) et les véhicules utilitaires lourds (> 3,5 t). Cela comprend les segments identifiés par l'ARE sous les intitulés « Transport de marchandises » et « Déplacements liés à une activité de service avec marchandises ».

³ [Rapport sur l'état de la mise en œuvre et l'impact des mesures 2020–2023 et nouvelles mesures 2024–2027](https://www.admin.ch/gov/fr/section/04200/section/13611/instrument/52372)

3.4 Volume du transport de marchandises et prestations de transport par moyen de transport depuis 2015



Source : Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne.
 Données : Office fédéral de la statistique, CFF Infrastructure, Office fédéral des routes.

Figure 2 – Volume de transport de marchandises par moyen de transport dans le canton de Berne (en tonnes nettes)

La figure 2 montre le volume total des marchandises transportées à l'intérieur du canton, en dehors du canton, ou au sein du canton (en tonnes nettes), pour chaque moyen de transport. On constate des fluctuations considérables de ce volume au cours de la période sous revue. Dans le canton de Berne, les véhicules utilitaires lourds assurent une grande partie du transport de marchandises (env. 85 %). La répartition entre le transport par la route (véhicules utilitaires légers et lourds) et le transport par le rail reste relativement stable. Il faut souligner que les fluctuations du volume total sont dues en premier lieu à des changements dans le transport de marchandises par la route avec des véhicules utilitaires lourds.

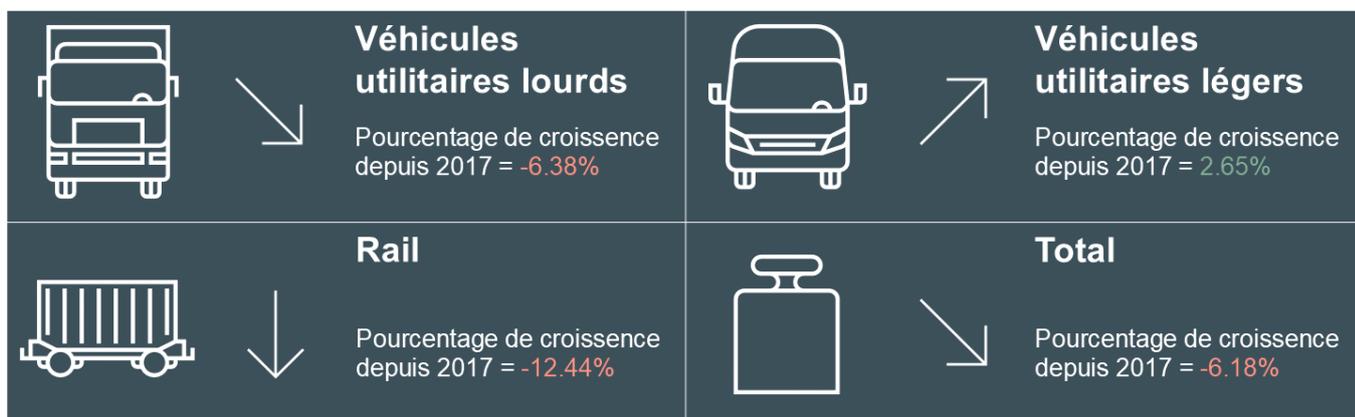


Figure 3 – Évolution par moyen de transport dans le canton de Berne depuis 2017 (en tonnes nettes)

La figure 3 montre l'évolution du volume de transport de marchandises par moyen de transport depuis 2017. On constate que la part du rail a reculé au cours des dernières années. Le volume des marchandises transportées par véhicules utilitaires lourds a, lui aussi, baissé depuis 2017. À l'inverse, le transport par véhicules utilitaires légers a augmenté. Étant donné que, pour ces derniers, des données d'enquête sont disponibles uniquement pour les années 2013 et 2023, et que pour les années

intermédiaires, les données ont été interpolées sur la base du parc de véhicules, l'évolution à court terme est difficile à déterminer, et la croissance est plus ou moins lissée sur les années.

3.5 Comparaison avec les Perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération

Sur la base des prévisions formulées dans les Perspectives d'évolution 2050 de la Confédération⁴, actualisées en 2022, on a supposé ces dernières années que le volume du transport de marchandises continuerait à augmenter. On estime que les prestations du transport de marchandises par la route et par le rail, au niveau de la Suisse, augmenteront au total de 31 % entre 2017 et 2050. L'analyse des données indique que l'évolution réelle dans le canton de Berne au cours des dernières années a été fluctuante en raison de la situation économique. À ce jour, seule l'évolution du volume de marchandises transportées par véhicules légers, qui a affiché une croissance de 3,9 millions de tonnes nettes pour passer à 4,18 millions (+7 %) entre 2013 et 2023, correspond aux prévisions de la Confédération. Bien que cela ne se reflète pas dans la part modale présentée à la figure 2, le volume du transport de marchandises par le rail a fortement reculé depuis 2017 (env. 12,5 %).

3.6 Évolution de la situation économique

L'économie a été bousculée de toutes parts ces dernières années. Ainsi, la pandémie de Covid a considérablement freiné l'activité économique ainsi que l'envie de consommer au printemps 2020⁵. Et tandis que la reprise post-covid s'est amorcée plutôt rapidement, l'éclatement de la guerre en Ukraine début 2022 et la hausse des prix de l'énergie qui a suivi ont à leur tour impacté les activités économiques.

En 2022, l'inflation associée à la hausse des prix de l'énergie a non seulement dégradé le climat de consommation⁶, mais elle a aussi nui à l'attractivité de la Suisse en tant que partenaire commercial en raison de la flambée des prix des marchandises suisses pour les importateurs. La puissance économique des partenaires commerciaux a, elle aussi, été ébranlée ces dernières années⁷. En 2023, le climat de consommation est resté comparativement faible, tandis que le produit intérieur brut repartait doucement à la hausse. En raison de ces dynamiques, les valeurs du transport de marchandises pour ces dernières années sont volatiles au niveau cantonal et national.

En 2024, le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) a attesté une croissance économique comparative stable et un climat de consommation constant. Les membres de la branche du transport de marchandises ont, eux aussi, perçu une reprise⁸. Dans ce contexte, et compte tenu du fait que le transport de marchandises n'a que légèrement reculé malgré la crise, le principal défi pour le canton de Berne consiste à freiner le recul du fret ferroviaire. Par ailleurs, les nouvelles réglementations pour les vélos-cargos offrent des alternatives aux véhicules utilitaires légers dans l'espace urbain.

⁴ [Perspectives d'évolution du transport 2050, Office fédéral du développement territorial, 2022](#)

⁵ cf. [Produit intérieur brut au 2^e trimestre 2020 : chute historique due à la pandémie | SECO \(admin.ch\)](#) et [Le climat de consommation à un niveau historiquement bas | SECO \(admin.ch\)](#).

⁶ cf. [Climat de consommation | SECO \(admin.ch\)](#). Les taux d'inflation comparativement bas en Suisse par rapport aux autres pays (cf. [Inflation rate, average consumer prices | IMF](#))

⁷ [Rückgang der Schweizer Wirtschaft: die Gründe | SRF](#) (en allemand)

⁸ cf. [Weniger Güterverkehr in der Schweiz | SRF](#) (en allemand)

4 Lignes directrices : avancement de la mise en œuvre

Le chapitre suivant résume les principaux défis associés aux lignes directrices fixées et indique les étapes déjà atteintes. Pour chaque mesure, les activités menées, l'avancement de la mise en œuvre et la manière dont la mesure sera traitée pour la période 2025-2028 sont présentés.

4.1 PA1 : Aperçu de la mise en œuvre des mesures 2021-2024

 <p>PA1 : Réserve des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises</p> <p>Mesure</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>1.1</td> <td>Garantie des sites appropriés des installations de chargement et des gares marchandises</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>Quantifier le besoin en surfaces pour des utilisations à des fins logistiques</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>1.3</td> <td>Désignation des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>1.4</td> <td>Création de conditions générales permettant d'améliorer l'exploitation de l'espace pour des utilisations à des fins logistiques</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>1.5</td> <td>Garantie de la desserte par le rail de zones industrielles et artisanales</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>1.6</td> <td>Conditions générales pour une logistique urbaine ainsi que pour une infrastructure de dépôt et de retrait adaptée au dernier kilomètre</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>1.7</td> <td>Examen de la réglementation pour les installations générant un important trafic pour le transport de marchandises</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>	1.1	Garantie des sites appropriés des installations de chargement et des gares marchandises	●	1.2	Quantifier le besoin en surfaces pour des utilisations à des fins logistiques	●	1.3	Désignation des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques	●	1.4	Création de conditions générales permettant d'améliorer l'exploitation de l'espace pour des utilisations à des fins logistiques	●	1.5	Garantie de la desserte par le rail de zones industrielles et artisanales	●	1.6	Conditions générales pour une logistique urbaine ainsi que pour une infrastructure de dépôt et de retrait adaptée au dernier kilomètre	●	1.7	Examen de la réglementation pour les installations générant un important trafic pour le transport de marchandises	●	 <p>PA4 : Conditions générales pour un transport de marchandises à faibles émissions, préservant le climat et les ressources</p> <p>Mesure</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>4.1</td> <td>Promotion des motorisations alternatives au niveau des infrastructures de chargement et de ravitaillement</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>4.2</td> <td>Promotion de l'utilisation de véhicules de livraison peu polluants</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>4.3</td> <td>Sensibilisation des entreprises à une logistique énergétique efficace et respectueuse de l'environnement</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>	4.1	Promotion des motorisations alternatives au niveau des infrastructures de chargement et de ravitaillement	●	4.2	Promotion de l'utilisation de véhicules de livraison peu polluants	●	4.3	Sensibilisation des entreprises à une logistique énergétique efficace et respectueuse de l'environnement	●
1.1	Garantie des sites appropriés des installations de chargement et des gares marchandises	●																													
1.2	Quantifier le besoin en surfaces pour des utilisations à des fins logistiques	●																													
1.3	Désignation des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques	●																													
1.4	Création de conditions générales permettant d'améliorer l'exploitation de l'espace pour des utilisations à des fins logistiques	●																													
1.5	Garantie de la desserte par le rail de zones industrielles et artisanales	●																													
1.6	Conditions générales pour une logistique urbaine ainsi que pour une infrastructure de dépôt et de retrait adaptée au dernier kilomètre	●																													
1.7	Examen de la réglementation pour les installations générant un important trafic pour le transport de marchandises	●																													
4.1	Promotion des motorisations alternatives au niveau des infrastructures de chargement et de ravitaillement	●																													
4.2	Promotion de l'utilisation de véhicules de livraison peu polluants	●																													
4.3	Sensibilisation des entreprises à une logistique énergétique efficace et respectueuse de l'environnement	●																													
 <p>PA2 : Conditions générales garanties pour un transport de marchandises efficace par la route</p> <p>Mesure</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>2.1</td> <td>Amélioration des conditions générales afin de garantir un transport routier de marchandises efficace et écologique</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>2.2</td> <td>Promotion d'un transport efficace de gravier et de déblais</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>2.3</td> <td>Garantie des routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>	2.1	Amélioration des conditions générales afin de garantir un transport routier de marchandises efficace et écologique	●	2.2	Promotion d'un transport efficace de gravier et de déblais	●	2.3	Garantie des routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels	●	 <p>PA5 : Institutionnalisation du transport de marchandises dans l'administration et coordination</p> <p>Mesure</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>5.1</td> <td>Création d'un service de coordination et d'un point de contact pour le transport de marchandises et la logistique</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>5.2</td> <td>Harmonisation des activités cantonales avec les acteurs concernés et amélioration des bases pour le transport de marchandises et la logistique</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>	5.1	Création d'un service de coordination et d'un point de contact pour le transport de marchandises et la logistique	●	5.2	Harmonisation des activités cantonales avec les acteurs concernés et amélioration des bases pour le transport de marchandises et la logistique	●															
2.1	Amélioration des conditions générales afin de garantir un transport routier de marchandises efficace et écologique	●																													
2.2	Promotion d'un transport efficace de gravier et de déblais	●																													
2.3	Garantie des routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels	●																													
5.1	Création d'un service de coordination et d'un point de contact pour le transport de marchandises et la logistique	●																													
5.2	Harmonisation des activités cantonales avec les acteurs concernés et amélioration des bases pour le transport de marchandises et la logistique	●																													
 <p>PA3: Accessibilité garantie pour le transport des marchandises par le rail et connexion intermodale</p> <p>Mesure</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>3.1</td> <td>Élaboration d'un Plan stratégique en matière de fret ferroviaire</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>3.2</td> <td>Promotion de l'utilisation du rail par des entreprises générant un important trafic pour le transport de marchandises</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>3.3</td> <td>Définition de plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>	3.1	Élaboration d'un Plan stratégique en matière de fret ferroviaire	●	3.2	Promotion de l'utilisation du rail par des entreprises générant un important trafic pour le transport de marchandises	●	3.3	Définition de plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)	●	 <p>PA6 : Garantie du financement et promotion des innovations</p> <p>Mesure</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>6.1</td> <td>Financement d'offres dans le domaine du transport de marchandises par rail et des installations de transport par câbles</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>6.2</td> <td>Promotion des innovations</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>	6.1	Financement d'offres dans le domaine du transport de marchandises par rail et des installations de transport par câbles	●	6.2	Promotion des innovations	●															
3.1	Élaboration d'un Plan stratégique en matière de fret ferroviaire	●																													
3.2	Promotion de l'utilisation du rail par des entreprises générant un important trafic pour le transport de marchandises	●																													
3.3	Définition de plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)	●																													
6.1	Financement d'offres dans le domaine du transport de marchandises par rail et des installations de transport par câbles	●																													
6.2	Promotion des innovations	●																													
<p>Légende : Statut de la mise en œuvre</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Mesure réalisée</td> <td>●</td> <td>Mesure suspendue</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>Mesure en cours</td> <td>●</td> <td>Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>		Mesure réalisée	●	Mesure suspendue	●	Mesure en cours	●	Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour	●																						
Mesure réalisée	●	Mesure suspendue	●																												
Mesure en cours	●	Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour	●																												

4.2 PA1 : Réserve des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises



Les principaux défis en matière de territoire et d'urbanisation résident notamment dans la capacité à prévoir des espaces affectés à la logistique, aux installations de chargement et aux gares de marchandises, ainsi qu'à faire face au besoin de nouveaux sites logistiques. L'intégration des fiches de mesure B_03 « Désignation des emplacements favorables et des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques » et B_10 « Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises » dans le plan directeur cantonal a permis d'atteindre des étapes importantes. Les premières réponses aux principaux défis qui se posent en matière de territoire (demande croissante en espaces logistiques malgré une raréfaction des emplacements disponibles, et concurrence accrue en matière d'occupation des sols en milieu urbain) ont été apportées. Par ailleurs, le besoin de se doter d'une réglementation applicable aux installations générant un important trafic de marchandises a été étudié, de même que l'utilisation plus efficace des sites logistiques.

Au cours de la prochaine période de mesures, concernant le PA1 « Réserve des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises », l'accent sera mis sur la gestion des contenus liés au transport de marchandises dans le plan directeur cantonal, la mise en œuvre d'une réglementation applicable aux installations générant un important trafic de marchandises et l'utilisation plus efficace des sites logistiques. L'avancement de la mise en œuvre des mesures et les perspectives pour la période de mesures suivante sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	Mesure et brève description	Avancement et statut de la mise en œuvre <ul style="list-style-type: none"> ● Mesure réalisée ● Mesure en cours ● Mesure suspendue ● Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour 	Res-ponsa-bilité	Période 2025-2028
1.1	Garantie des sites appropriés des installations de chargement et des gares marchandises Il convient d'intégrer au plan directeur cantonal les sites à prévoir pour les installations de chargement et les gares marchandises en fonction des adaptations apportées à la conception fédérale.	● La fiche de la mesure B_10 des adaptations apportées au plan directeur en 2022 reprend les contenus du plan stratégique (mesure 3.1). Il prévoit, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises et est intégré dans le Plan stratégique en matière de fret ferroviaire du canton de Berne. La mesure est adaptée et devient une tâche permanente.	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée
1.2	Quantifier le besoin en surfaces pour des utilisations à des fins logistiques Quantification du besoin en surfaces pour des utilisations à des fins logistiques et identification des emplacements économiquement favorables à la logistique.	● Une évaluation du besoin en surfaces pour des utilisations à des fins logistiques est intégrée aux travaux s'inscrivant dans le cadre de la mesure 1.3. La mesure a été supprimée pour la prochaine période.	OEC	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure supprimée
1.3	Désignation des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques Le plan directeur cantonal doit définir de vastes zones à affecter prioritairement à la logistique. Les sites logistiques retenus doivent être adaptés à la capacité du réseau routier et ferroviaire.	● La fiche de la mesure B_03 des adaptations apportées au plan directeur en 2022 définit les emplacements favorables ainsi que les zones prioritaires pour les utilisations à des fins logistiques. La mesure est adaptée et devient une tâche permanente.	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée

1.4	<p>Création de conditions générales permettant d'améliorer l'exploitation de l'espace pour des utilisations à des fins logistiques</p> <p>Il est nécessaire d'instaurer un cadre propice à une utilisation plus efficace des sites logistiques (afin de minimiser le besoin d'espace et d'accroître la valeur ajoutée), d'analyser le cadre prévu par la loi cantonale sur les constructions ainsi que par les règlements communaux sur les zones et les constructions, et d'élaborer des propositions d'amélioration.</p>	<p>● Le projet FE-LOG (sites de logistique économes en surface et en énergie), achevé à l'automne 2024 avec la participation du canton de Berne, a permis d'acquérir des connaissances précieuses qui doivent portées à la connaissance des milieux intéressés. Des analyses complémentaires seront réalisées ultérieurement.</p>	AOCOT	<input checked="" type="checkbox"/> Mesure conservée <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée
1.5	<p>Garantie de la desserte par le rail de zones industrielles et artisanales</p> <p>Dans la mesure où cela est réalisable et économiquement supportable, les zones industrielles et artisanales doivent être desservies par des voies de raccordement. Dans le cadre de l'étude de faisabilité et de viabilité, des directives doivent être élaborées pour soutenir les communes (éventuellement sous la forme d'un guide et/ou d'une notice).</p>	<p>● Concernant le raccordement de zones industrielles proches d'une ligne de chemin de fer, la loi cantonale sur les constructions impose de prévoir des possibilités en nombre suffisant. Il en est fait mention dans le cadre des prises de position sur les planifications communales. À ce jour, aucune autre étape de mise en œuvre (p. ex. un guide et/ou une notice) n'est prévue. La mesure est fusionnée avec la mesure 3.2.</p>	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure supprimée
1.6	<p>Conditions générales pour une logistique urbaine ainsi que pour une infrastructure de dépôt et de retrait adaptée au dernier kilomètre</p> <p>Le canton se mobilise pour relayer le thème de la logistique urbaine auprès des régions et des villes. Il détermine les possibilités et les conditions de mise en place d'une infrastructure ouverte de dépôt et de retrait pour le dernier kilomètre (plateformes de quartier, macro- et micro-hubs, points de collecte et de retrait). Le canton élabore les bases conceptuelles ; la mise en œuvre opérationnelle doit être ancrée aux niveaux régional et communal. Si nécessaire, il adapte la loi sur les constructions et élabore des directives pour les CRTU et les communes (avec rédaction, le cas échéant, d'un guide de planification).</p>	<p>● Le thème de logistique urbaine a fortement gagné en importance auprès des villes. Des clarifications concernant les plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) sont en cours (dans la fiche de la mesure du plan directeur B_10, la formulation est davantage contraignante, cf. également mesure 3.3). Le canton participe à un « Policy-Sprint » sur le transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain, assiste régulièrement aux rencontres du réseau national Logistique urbaine, et coordonne le thème avec les villes et régions concernées. La mesure est adaptée de sorte à rendre possible une meilleure coordination, et elle est déplacée dans le champ d'action du PA5 « Institutionnalisation du transport de marchandises dans l'administration et coordination ».</p>	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée
1.7	<p>Examen de la réglementation pour les installations générant un important trafic pour le transport de marchandises</p> <p>Il s'agit de se demander s'il y aurait lieu d'intégrer de manière contraignante au niveau de l'ordonnance sur les constructions ou du plan directeur cantonal des règles et exigences spécifiques aux installations générant un important trafic de marchandises.</p>	<p>● La réglementation pour les projets générant un important trafic de marchandises a été examinée et le canton la juge nécessaire. La proposition d'ancrer dans les instruments pertinents les principes de planification et les exigences spécifiques aux installations générant un important trafic de marchandises est formulée dans les adaptations apportées au plan directeur en 2022. La mesure est adaptée.</p>	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée

4.3 PA 2 : Conditions générales garanties pour un transport de marchandises efficace par la route



Les principaux défis en matière de transport de marchandises par la route résident dans la capacité à garantir l'accessibilité des sources et objectifs du transport de marchandises et à mettre à disposition une infrastructure routière adaptée et performante.

La conservation du réseau de routes cantonales afin de répondre aux besoins spécifiques du transport est une condition essentielle à un transport efficace de marchandises par la route dans le canton de Berne. Par ailleurs, grâce à une mise en œuvre ciblée de mesures de gestion du trafic, le canton contribue à rendre le transport de marchandises par la route le plus efficace et le plus respectueux de l'environnement possible. Il assume sa responsabilité en tant que générateur de transport de marchandises, et exerce une influence dans la mise en œuvre de projets de construction cantonaux afin de promouvoir un transport efficace de gravier et de déblais.

Au cours de la prochaine période de mesures, les mesures actuelles du PA2 « Conditions générales garanties pour un transport de marchandises efficace par la route » seront maintenues. Par ailleurs, une mesure en vue d'un réseau de chemins et de distribution pour les vélos-cargos sera ajoutée (cf. chapitre 0). L'avancement de la mise en œuvre des mesures et les perspectives pour la période de mesures suivante sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	Mesure et brève description	Avancement et statut de la mise en œuvre	Respon-sabi-lité	Période 2025-2028
		<ul style="list-style-type: none"> ● Mesure réalisée ● Mesure en cours ● Mesure suspendue ● Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour 		
2.1	<p>Amélioration des conditions générales afin de garantir un transport routier de marchandises efficace et écologique</p> <p>Le canton s'investit davantage dans l'élaboration du cadre juridique et organisationnel du transport routier de marchandises au niveau national, l'objectif étant de mieux utiliser les infrastructures existantes et de gérer le trafic de livraison d'une manière plus efficace et plus respectueuse de l'environnement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Le canton s'implique régulièrement dans les travaux de modification d'ordonnances et de lois, tant au niveau cantonal que fédéral. Les consultations, les corapports ainsi que les espaces d'échange établis (p. ex. Conférence cantonale sur les infrastructures) sont utilisées en continu. 	OPC, OTP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mesure conservée □ Mesure adaptée □ Mesure supprimée
2.2	<p>Promotion d'un transport efficace de gravier et de déblais</p> <p>Dans le cadre des projets de construction, le canton (OPC, OIC) doit montrer l'exemple, en appliquant les mesures prévues par le plan sectoriel EDT, mais aussi en réduisant autant que possible les transports de matériaux et les trajets à vide ainsi qu'en évitant les transports sur de longues distances. Il faut par ailleurs examiner l'opportunité et la nécessité d'une réglementation contraignante pour les autres maîtres d'ouvrage (villes, municipalités et particuliers).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Dans ses projets routiers et ses projets d'aménagement des eaux, le canton utilise, aussi souvent que possible, des matériaux recyclés et impose aux maîtres d'ouvrage d'appliquer des concepts de gestion des matériaux. Les nouvelles constructions cantonales (bâtiments) sont conformes au standard Minergie-P-Eco. Celui-ci impose l'utilisation de béton de recyclage, et la distance maximale de transport du béton jusqu'au chantier ne doit pas excéder 25 km. Ces prescriptions permettent de raccourcir les trajets. Afin de rendre possible une meilleure délimitation avec le thème EDT (extraction de matériaux, décharges et transports), la mesure a été renommée et sa nouvelle dénomination met davantage en évidence le rôle d'exemple joué par le canton. 	OPC, OIC	<ul style="list-style-type: none"> □ Mesure conservée ✓ Mesure adaptée □ Mesure supprimée

2.3	<p>Garantie des routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels</p> <p>Il convient de systématiquement vérifier et maintenir les itinéraires pour convois exceptionnels ainsi que les places de transbordement effectivement nécessaires entre la route et le rail.</p>	<p>● La vérification d'ensemble des routes d'approvisionnement est quasiment achevée. Le nouveau plan des routes d'approvisionnement (annexe 1 de l'ordonnance sur les routes) entrera en vigueur mi-2026. Il mentionne les itinéraires d'approvisionnement sur les routes cantonales et communales. 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.</p>	<p>OPC, OTP</p>	<p><input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée</p>
-----	---	---	-----------------	---

4.4 PA3 Accessibilité garantie pour le transport des marchandises par le rail et connexion intermodale



Les principaux défis en matière de fret ferroviaire résident dans la capacité à garantir l'accessibilité du transport de marchandises par le rail et la connexion intermodale avec la route. En adoptant la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises en 2017, la Confédération a posé les bases permettant de fournir des capacités suffisantes en matière d'installations de chargement et de gares marchandises. Il a été demandé aux cantons d'examiner la pertinence des installations dédiées au fret ferroviaire du point de vue cantonal et de déterminer les conflits d'intérêts possibles (développement local, accès routier, adéquation des installations). Au cours de la dernière période de mesures, le canton de Berne a élaboré un Plan stratégique en matière de fret ferroviaire, qu'il a intégré au plan directeur. Il contribue ainsi à la conservation d'une infrastructure de fret ferroviaire sur le long terme. Par ailleurs, le thème du transport de marchandises fait l'objet d'un examen plus détaillé dans le cadre des planifications communales et régionales.

Au cours de la prochaine période de mesures, s'agissant du PA3 « Accessibilité garantie pour le transport des marchandises par le rail et connexion intermodale », l'accent sera mis sur la mise à jour des contenus liés au transport de marchandises dans le plan directeur cantonal. En outre, les plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) seront définies en collaboration avec les régions et les communes. L'avancement de la mise en œuvre des mesures et les perspectives pour la période de mesures suivante sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	Mesure et brève description	Avancement et statut de la mise en œuvre ● Mesure réalisée ● Mesure en cours ● Mesure suspendue ● Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour	Responsabilité	Période 2025-2028
3.1	<p>Élaboration d'un Plan stratégique en matière de fret ferroviaire</p> <p>Le canton fixe des principes de desserte et un réseau prioritaire pour le transport de marchandises par le rail. Il détermine les installations de chargement (débords, voies de raccordement) et gares marchandises (gares de triage, gares de réception) nécessaires en s'appuyant sur la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises de la Confédération. Dans le cadre de la planification des prochaines étapes d'extension de l'infrastructure, le canton s'engage également en faveur d'une quantité et d'une qualité suffisantes de sillons pour le fret ferroviaire, dans la mesure où cette démarche sert les intérêts et besoins du canton.</p>	<p>● Le Plan stratégique en matière de fret ferroviaire a été présenté au Conseil-exécutif et au grand public avec la nouvelle fiche de la mesure B_10 « Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises » (explications). Les adaptations apportées au plan directeur en 2022 ont été mises en vigueur par le Conseil-exécutif à l'automne 2023. Les parties contraignantes du plan stratégique (notamment les principes de desserte et la liste des débords et des gares de réception) sont contenues dans la fiche de la mesure B_10 du plan directeur. À l'avenir, la mesure sera axée sur l'actualisation des contenus sur le long terme.</p>	<p>OTP</p>	<p><input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée</p>

3.2	<p>Promotion de l'utilisation du rail par des entreprises générant un important trafic pour le transport de marchandises</p> <p>Une réflexion doit être menée au niveau des installations générant un important trafic de marchandises pour imposer, dans le cadre du permis de construire et de l'autorisation d'exploiter, la desserte par une voie de raccordement/voie industrielle ou le recours au trafic combiné, et pour formuler les exigences correspondantes. Il convient par ailleurs d'examiner les incitations possibles (allègements fiscaux, augmentation de la capacité d'utilisation dans le cadre du plan d'aménagement, etc.). Le cas échéant, il faut créer les bases juridiques nécessaires.</p>	<p>• Dans les prises de position concernant les planifications communales, il est fait référence à la Stratégie cantonale sur le transport de marchandises et la logistique, dans le cadre des possibilités offertes par la législation actuelle. Les thèmes du raccordement au réseau ferroviaire et de l'utilisation du rail doivent être examinés dans le cadre de planifications de plus grande envergure ou de projets d'implantations. La mesure est désormais fusionnée avec la mesure 1.5.</p>	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée
3.3	<p>Définition de plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)</p> <p>En concertation avec les régions/communes, le canton réfléchit à des emplacements appropriés ayant vocation à servir d'interfaces entre l'approvisionnement global des zones urbaines et la distribution fine, et assure leur coordination. Il les intègre ensuite à son Plan stratégique en matière de fret ferroviaire et élabore des directives à l'intention des régions et des villes.</p>	<p>• La définition de plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) est formulée dans la fiche de la mesure B_10 des adaptations apportées au plan directeur en 2022 en tant que mandat aux villes et aux régions. Ces adaptations ont été mises en vigueur par le Conseil-exécutif à l'automne 2023. Il est envisagé à l'avenir que la coordination par les cantons soit renforcée.</p>	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée

4.5 PA4 : Conditions générales pour un transport de marchandises à faibles émissions, préservant le climat et les ressources

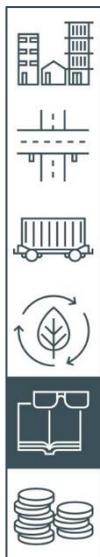


Les principaux défis en matière d'environnement, d'énergie et de climat résident dans la capacité à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie, mais aussi les nuisances sonores sur la route et le chemin de fer. Afin d'atteindre les objectifs nationaux et cantonaux fixés dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du climat, il convient de faire progresser l'utilisation de systèmes de propulsion climatiquement neutres pour les véhicules qui interviennent dans le transport de marchandises par la route. Dans la Stratégie énergétique 2006, s'agissant de l'objectif sectoriel Mobilité, le canton de Berne s'est fixé comme objectif qu'en 2035, la moitié des véhicules immatriculés dans le canton de Berne seront équipés d'un système de propulsion climatiquement neutre. Par ailleurs, la Feuille de route pour la mobilité électrique de la Confédération est prolongée jusqu'en 2030 et étendue au transport de marchandises par la route. Et la nouvelle Stratégie hydrogène de la Confédération aborde, elle aussi, le thème du transport de marchandises.

Au cours de la prochaine période de mesures, le PA4 « Conditions générales pour un transport de marchandises à faibles émissions, préservant le climat et les ressources », continue à se focaliser sur un recours plus important à des systèmes de propulsion climatiquement neutres pour les véhicules qui interviennent dans le transport de marchandises par la route. L'avancement de la mise en œuvre des mesures et les perspectives pour la période de mesures suivante sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	Mesure et brève description	Avancement et statut de la mise en œuvre ● Mesure réalisée ● Mesure en cours ● Mesure suspendue ● Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour	Respon- sabi- lité	Période 2025-2028
4.1	Promotion des motorisations alternatives au niveau des infrastructures de chargement et de ravitaillement Le canton crée un cadre propice à un fret routier respectueux du climat et efficace sur le plan énergétique (décarbonisation) ainsi qu'à une réduction des émissions de polluants atmosphériques. Il entend promouvoir le développement des infrastructures de chargement et de ravitaillement nécessaires pour migrer vers des motorisations alternatives et, le cas échéant, met à disposition des espaces appropriés.	● Le canton a encouragé la mise en place de stations de recharge sur les sites des entreprises jusqu'à fin 2023. Depuis 2024, il va au-delà et encourage également la mise en place d'une infrastructure de recharge dans les garages, dont peuvent aussi bénéficier les entreprises. L'encouragement porte également sur les bornes de recharge bidirectionnelles. Par ailleurs, le canton a rendu possible l'installation d'une station-service à hydrogène sur l'aire de repos de Grauholz. En raison de la nouvelle Feuille de route pour la mobilité électrique et de la Stratégie hydrogène de la Confédération, ces activités devraient être poursuivies et adaptées.	OEE	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée
4.2	Promotion de l'utilisation de véhicules de livraison peu polluants Le canton met en place des incitations à l'utilisation de véhicules de livraison et de moyens d'exploitation peu polluants. L'écologisation de la taxe sur les véhicules routiers constitue un premier pas en ce sens.	● Les modifications de la loi cantonale sur l'imposition des véhicules routiers (LIV) ont été approuvées le 16 juin 2021. Un référendum avait été lancé contre cette décision et la modification de la loi a été rejetée le 13 février 2022. Au niveau de la Confédération, la motion 19.3513 « Harmonisation et écologisation du calcul de l'imposition des véhicules à moteur » a, elle aussi, été rejetée par le Conseil des États le 31 mai 2022. La motion 077-2023 « Révision de l'impôt sur les véhicules à moteur sans relèvement du montant total des recettes » a, quant à elle, été rejetée par le Grand Conseil lors de la session d'hiver 2023. Pour ces raisons, la révision de la loi sur l'imposition de véhicules de livraison a été retirée de la mesure 4.2. En raison des mandats issus de l'article sur la protection du climat et d'autres bases cantonales, la mesure est, certes, conservée, mais elle est reformulée et relève désormais de la responsabilité de l'OEE.	OCRN	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée
4.3	Sensibilisation des entreprises à une logistique énergétique efficace et respectueuse de l'environnement En informant et en conseillant les entreprises, le canton contribue à les sensibiliser à une logistique économe en énergie et faiblement polluante.	● À ce jour, cette mesure n'a pas été mise en œuvre de manière concrète. Elle est donc reconduite et étendue conformément à l'objectif de neutralité climatique inscrit dans le nouvel article cantonal sur la protection du climat.	OEE	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée

4.6 PA5 : Institutionnalisation du transport de marchandises dans l'administration et coordination



La coordination des stratégies/mesures cantonales avec les communes, les régions, les cantons voisins et la Confédération ainsi que l'association des acteurs privés à la planification constitue un défi de taille. Le service de coordination Transport de marchandises et logistique du canton de Berne (CTL BE) œuvre en faveur d'une meilleure mise en réseau au sein et en dehors de l'administration cantonale. Il accompagne et coordonne la STML.

Il avait été prévu initialement que le service de coordination participerait au développement de projets d'implantation et d'infrastructure et servirait de médiateur en cas de désaccords ou de litiges. Mais ses ressources en personnel sont insuffisantes, et les offices cantonaux spécialisés assument cette tâche dans le cadre de leurs compétences.

Au cours de la prochaine période de mesures, s'agissant du PA5, l'accent sera mis sur le fonctionnement du service de coordination Transport de marchandises et logistique. Afin de renforcer la coordination, la mesure actuelle 1.6 relative à la logistique urbaine relèvera désormais de la ligne directrice n°5, et une nouvelle mesure sur le thème « Extraction de matériaux, décharges et transports (EDT) » sera ajoutée. L'avancement de la mise en œuvre des mesures et les perspectives pour la période de mesures suivante sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	Mesure et brève description	Avancement et statut de la mise en œuvre ● Mesure réalisée ● Mesure en cours ● Mesure suspendue ● Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour	Respon-sabi-lité	Période 2025-2028
5.1	Création d'un service de coordination et d'un point de contact pour le transport de marchandises et la logistique Un point de contact et de coordination sera créé au niveau cantonal pour répondre aux questions liées au fret et à la logistique. Il aura pour missions d'accompagner la mise en œuvre des mesures de la STML, de coordonner les activités au sein de l'administration ainsi qu'avec d'autres parties prenantes, de mener un travail de sensibilisation et d'étoffer/améliorer les bases de décision en matière de transport de marchandises.	● Le service de coordination Transport de marchandises et logistique du canton de Berne (CTL BE) a été placé sous la houlette de l'OTP (aucune ressource supplémentaire n'a été allouée). Une coordination régulière avec les offices concernés de l'administration cantonale est garantie grâce à un groupe spécialisé et à un groupe de pilotage. Le CTL BE informe sur ses activités au moyen d'une lettre d'information et de la page Internet www.be.ch/queterverkehr .	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée
5.2	Harmonisation des activités cantonales avec les acteurs concernés et amélioration des bases pour le transport de marchandises et la logistique Les activités, planifications et projets cantonaux d'envergure nationale, intercantonale, régionale et/ou locale seront coordonnés avec les acteurs concernés de l'administration et de l'économie. Afin d'améliorer la situation factuelle et les outils décisionnels, il convient d'optimiser les bases en matière de logistique et de transport de marchandises. Il faudra, pour ce faire, commencer par déterminer le besoin de données et d'informations au niveau cantonal.	● Le canton est régulièrement en contact avec des parties prenantes issues de l'économie et de l'administration (villes, régions, cantons, confédération), ainsi qu'avec des entreprises de transport et des associations dans le cadre de comités. En 2025, la journée bernoise des transports sera consacrée à cette thématique. Une fiche d'information présentant les principaux indicateurs du transport de marchandises dans le canton de Berne est en cours d'élaboration.	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure conservée <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée

4.7 PA6 : Garantie du financement et promotion des innovations



Le canton de Berne a besoin d'infrastructures performantes pour assurer un approvisionnement en marchandises et une gestion des déchets efficaces. Tous les services de fret ferroviaire ne peuvent pas, à l'heure actuelle, être fournis sur une base d'autofinancement. Ce constat vaut en particulier pour l'exploitation dans les régions de montagne (dans l'Oberland bernois, p. ex.) ou sur des lignes ferroviaires à voie étroite (dans le Jura bernois, p. ex.). Le financement des indemnités doit être assuré à long terme.

Les défis croissants qui se posent au transport de marchandises imposent de mettre en place des approches innovantes pour réduire autant que possible le transport de marchandises et optimiser sa compatibilité avec les autres intérêts en présence. Le canton dispose d'ores et déjà de canaux qui permettent, selon certains critères, de soutenir les innovations ou les planifications. Des subventions peuvent ainsi être allouées à des projets pilotes par le biais du secteur Promotion économique de l'OEC, dans le cadre des programmes d'encouragement axés sur l'énergie et la protection de l'air ou encore par l'intermédiaire de l'OTP, pour financer des planifications spécifiques.

Les mesures resteront inchangées pour la prochaine période de mesures. L'avancement de la mise en œuvre des mesures et les perspectives pour la période de mesures suivante sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	Mesure et brève description	Avancement et statut de la mise en œuvre	Res-pon-sabi-lité	Période 2025-2028
		<ul style="list-style-type: none"> ● Mesure réalisée ● Mesure en cours ● Mesure suspendue ● Mesure contrôlée et non réalisable à ce jour 		
6.1	<p>Financement d'offres dans le domaine du transport de marchandises par rail et des installations de transport par câbles</p> <p>Le financement d'offres de fret par le train et par câbles est exceptionnel. À partir de 2028, le canton devra reprendre à sa charge la participation fédérale. Il doit réfléchir à l'éventualité et aux modalités de réduction de ses subventions, et déterminer celles qu'il souhaite verser à long terme.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Dans le cadre de la consultation relative à la révision de la loi sur le transport de marchandises, le canton de Berne s'est prononcé en faveur du maintien du soutien de la Confédération. La loi sera transmise au Parlement pour délibérations en 2025. 	OTP	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Mesure conservée <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée
6.2	<p>Promotion des innovations</p> <p>Le canton soutient les démarches novatrices visant à diminuer les transports de marchandises ou à les gérer plus harmonieusement, soit en accordant une aide financière, soit en proposant un cadre favorable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Les innovations font l'objet d'un soutien de la part de la Promotion économique du canton de Berne, de l'Office de l'environnement et de l'énergie (OEE), et de l'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP). 	OEC	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Mesure conservée <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Mesure supprimée

5 Mesures pour les années 2025-2028

5.1 Aperçu des mesures 2025-2028



PA1 : Réservation des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises

Mesure

1.1	Garantie des sites appropriés des installations de chargement et des gares marchandises	A
1.2	Désignation des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques	A
1.3	Création de conditions générales permettant d'améliorer l'exploitation de l'espace pour des utilisations à des fins logistiques	B
1.4	Examen de la réglementation pour les installations générant un important trafic pour le transport de marchandises	A



PA4 : Conditions générales pour un transport de marchandises à faibles émissions, préservant le climat et les ressources

Mesure

4.1	Promotion des systèmes de propulsion climatiquement neutres au niveau des infrastructures de chargement et de ravitaillement	A
4.2	Promotion de l'utilisation de véhicules de livraison peu polluants	A
4.3	Sensibilisation des entreprises à une logistique énergétique efficace et respectueuse de l'environnement et du climat	B



PA 2 : Conditions générales garanties pour un transport de marchandises efficace par la route
 S2: Sicherstellung Rahmenbedingungen für einen effizienten Strassengüterverkehr

Mesure

2.1	Amélioration des conditions générales afin de garantir un transport routier de marchandises efficace et écologique	B
2.2	Rôle d'exemple joué par le canton en tant que maître d'ouvrage	A
2.3	Désignation, mise en place et accessibilité des routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels	B
2.4	Garantie d'un réseau de chemins et de distribution attractif pour la distribution fine de marchandises sur le dernier kilomètre à l'aide de vélos-cargos	N



PA5 : Institutionnalisation du transport de marchandises dans l'administration et coordination

Mesure

5.1	Exploitation du service de coordination Transport de marchandises et logistique du canton de Berne (CTL BE)	A
5.2	Harmonisation des activités cantonales avec les acteurs concernés et amélioration des bases pour le transport de marchandises et la logistique	A
5.3	Renforcement de la coordination des efforts déployés dans le domaine de la logistique urbaine	A
5.4	Coordination du thème « Extraction de matériaux, décharges et transports (EDT) » avec les objectifs de la STML	N



PA3 : Accessibilité garantie pour le transport des marchandises par le rail et connexion intermodale

Mesure

3.1	Gestion du Plan stratégique en matière de fret ferroviaire	A
3.2	Promotion de l'utilisation du rail par des entreprises générant un important trafic pour le transport de marchandises	A
3.3	Définition de plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)	A



PA6 : Garantie du financement et promotion des innovations

Mesure

6.1	Financement d'offres dans le domaine du transport de marchandises par rail et des installations de transport par câbles	B
6.2	Promotion des innovations	B

Légende : Statut de mise en œuvre

Mesure actuelle	B	Mesure nouvelle	N
Mesure adaptée	A		

Pour la prochaine période 2025-2028, six mesures ont été reprises à l'identique, douze mesures ont été adaptées aux dernières évolutions, deux mesures ont été supprimées (liquidées, ou fusionnées avec une autre mesure), et deux nouvelles ont été ajoutées.

Les principales modifications de contenu sont les suivantes :

- Création d'une nouvelle mesure 2.4 « Garantie d'un réseau de chemins et de distribution attractif pour la distribution fine de marchandises sur le dernier kilomètre à l'aide de vélos-cargos ». Justification : dans le cadre des modifications apportées à la mobilité douce par la Confédération, le poids maximal des vélos-cargos est passé à 450 kg (nouvelle catégorie des « cyclomoteurs électriques lourds »), ce qui permet une utilisation plus rentable de ces véhicules.
- Création d'une nouvelle mesure 5.4 « Coordination du thème Extraction de matériaux, décharges et transports (EDT) avec les objectifs de la STML ». Concernant le thème EDT, en raison des volumes et des poids conséquents des matériaux mis en décharge et stockés, un potentiel important d'optimisation du transport se fait jour, par exemple en recourant davantage au transport par le rail.
- Déplacement de la mesure sur le thème de la logistique urbaine (mesure 5.3) de la ligne directrice n°1 à la ligne directrice n°5 en raison d'une focalisation plus importante sur la coordination des tâches plutôt que sur les conditions générales en matière de planification.
- Dans les procédures relevant du domaine d'influence du canton, regroupement de la mesure 1.5 relative à la garantie de la desserte par le rail et de la mesure 3.2 qui encourage le rail de manière générale.

La suppression de mesures relevant de la ligne directrice n°1 modifie la numérotation de la plupart des autres mesures de cette ligne directrice. En dehors de cela, la numérotation des mesures reste inchangée. Un nouveau numéro est toujours attribué aux mesures nouvelles ou déplacées.

5.2 PA1 : Réserve des surfaces et coordination optimale de l'aménagement du territoire et de la logistique/du transport de marchandises

 Mesures	Breve description	Res-ponsa-bilité	Statut	
1.1	Garantie des sites appropriés des installations de chargement et des gares marchandises	Prévoir, dans le plan directeur cantonal, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises, en concertation avec la Confédération (Conception relative au transport ferroviaire de marchandises), et actualiser régulièrement ces espaces.	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
1.2	Désignation des zones prioritaires pour des utilisations à des fins logistiques	De vastes zones à affecter prioritairement à la logistique sont définies dans le plan directeur cantonal. Ces zones logistiques sont adaptées à la capacité du réseau routier et ferroviaire. Elles doivent être contrôlées régulièrement, et actualisées au besoin.	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
1.3	Création de conditions générales permettant d'améliorer l'exploitation de l'espace pour des utilisations à des fins logistiques	Il est nécessaire d'instaurer un cadre propice à une utilisation plus efficace des sites logistiques (afin de minimiser le besoin d'espace et d'accroître la valeur ajoutée), d'analyser le cadre prévu par la loi cantonale sur les constructions ainsi que par les règlements communaux sur les zones et les constructions, et d'élaborer des propositions d'amélioration.	AOCOT	<input checked="" type="checkbox"/> Mesure actuelle <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
1.4	Examen de la réglementation pour les installations générant un important trafic pour le transport de marchandises	Intégrer de manière contraignante au niveau de l'ordonnance sur les constructions ou du plan directeur cantonal des règles et exigences spécifiques aux installations générant un important trafic de marchandises	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure

5.3 PA 2 : Conditions générales garanties pour un transport de marchandises efficace par la route

	Mesures	Brève description	Respon-sabi-lité	Statut
2.1	Amélioration des conditions générales afin de garantir un transport routier de marchandises efficace et écologique	Le canton s'investit davantage dans l'élaboration du cadre juridique et organisationnel du transport routier de marchandises au niveau national, l'objectif étant de mieux utiliser les infrastructures existantes et de gérer le trafic de livraison d'une manière plus efficace et plus respectueuse de l'environnement.	OPC	<input checked="" type="checkbox"/> Mesure actuelle <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
2.2	Rôle d'exemple joué par le canton en tant que maître d'ouvrage	Dans le cadre des projets de construction, le canton (OPC, OIC) doit montrer l'exemple, en appliquant les mesures prévues par le plan sectoriel EDT, mais aussi en réduisant autant que possible les transports de matériaux et les trajets à vide ainsi qu'en évitant les transports sur de longues distances. Il faut par ailleurs examiner l'opportunité et la nécessité d'une réglementation contraignante pour les autres maîtres d'ouvrage (villes, communes et particuliers).	OPC, OIC	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
2.3	Désignation, mise en place et accessibilité des routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels	Le nouveau plan des routes d'approvisionnement (annexe 1 de l'ordonnance sur les routes) entrera en vigueur mi-2026. Il mentionne les itinéraires sur les routes cantonales et communales. 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.	OPC	<input checked="" type="checkbox"/> Mesure actuelle <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
2.4	Garantie d'un réseau de chemins et de distribution attractif pour la distribution fine de marchandises sur le dernier kilomètre à l'aide de vélos-cargos	À l'avenir, les vélos-cargos seront davantage utilisés sur le « dernier kilomètre » pour la distribution fine de marchandises dans les agglomérations et les villes. La planification de l'infrastructure et de la signalisation appropriée pour la distribution fine de marchandises au moyen de vélos-cargos, par exemple micro-hubs, zones de chargement ou places de stationnement, incombe aux régions et aux communes. Le canton doit confier aux régions les mandats d'examen correspondants dans le cadre des directives pour les CRTU et des directives pour la planification régionale de réseaux de voies cyclables, et intégrer les résultats obtenus dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste.	OPC	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input checked="" type="checkbox"/> Nouvelle mesure

5.4 PA3 : Accessibilité garantie pour le transport des marchandises par le rail et connexion intermodale

	Mesures	Brève description	Respon- sabi- lité	Statut
3.1	Gestion du Plan stratégique en matière de fret ferroviaire	Le canton a fixé des principes de desserte et un réseau prioritaire pour le transport de marchandises par le rail. Il a déterminé les installations de chargement (débords, voies de raccordement) et gares de marchandises (gares de triage, gares de réception) nécessaires en s'appuyant sur la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises de la Confédération. Celles-ci sont précisées dans le plan directeur cantonal (cf. mesure 1.1) et sont contrôlées régulièrement. Dans le cadre de la planification des prochaines étapes d'extension de l'infrastructure, le canton s'engage également en faveur d'une quantité et d'une qualité suffisantes de sillons pour le fret ferroviaire, dans la mesure où cette démarche sert ses intérêts et besoins.	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
3.2	Promotion de l'utilisation du rail par des entreprises générant un important trafic pour le transport de marchandises	Dans la mesure où cela est réalisable et économiquement supportable, les zones industrielles et artisanales doivent être desservies par des voies de raccordement. Une réflexion doit être menée au niveau des installations générant un important trafic de marchandises pour imposer, dans le cadre des planifications communales impliquant le canton ou de projets d'implantation, la desserte par une voie de raccordement/voie industrielle ou le recours au trafic combiné. Dans le cadre de l'étude de faisabilité et de viabilité, des directives peuvent être élaborées pour soutenir les communes (éventuellement sous la forme d'un guide et/ou d'une notice).	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
3.3	Définition de plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)	En concertation avec les régions/communes, le canton réfléchit à des emplacements appropriés ayant vocation à servir d'interfaces entre l'approvisionnement global des zones urbaines et la distribution fine, et assure leur coordination. Le canton les précise dans la fiche de la mesure du plan directeur B_10 « Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises » et élabore des directives pour les régions et les villes (cf. également mesure 1.6).	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure

5.5 PA4 : Conditions générales pour un transport de marchandises à faibles émissions, préservant le climat et les ressources

	Mesures	Brève description	Respon-sabi-lité	Statut
4.1	Promotion des systèmes de propulsion climatiquement neutres au niveau des infrastructures de chargement et de ravitaillement	Le canton crée un cadre propice à un fret routier respectueux du climat et efficace sur le plan énergétique (décarbonisation) ainsi qu'à une réduction des émissions de polluants atmosphériques. Il entend promouvoir le développement des infrastructures de chargement et de ravitaillement nécessaires pour migrer vers des systèmes de propulsion climatiquement neutres et, le cas échéant, met à disposition des espaces appropriés. Les activités correspondantes doivent être définies en se basant sur la nouvelle Feuille de route pour la mobilité électrique et sur la Stratégie hydrogène de la Confédération.	OEE	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
4.2	Promotion de l'utilisation de véhicules de livraison peu polluants	Le canton met en place des incitations à l'utilisation de véhicules de livraison et de moyens d'exploitation peu polluants.	OEE	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
4.3	Sensibilisation des entreprises à une logistique énergétique efficace et respectueuse de l'environnement et du climat	En informant et en conseillant les entreprises, le canton contribue à les sensibiliser à une logistique respectueuse du climat, économe en énergie et faiblement polluante.	OEE	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure

5.6 PA5 : Institutionnalisation du transport de marchandises dans l'administration et coordination

	Mesures	Brève description	Respon-sabilité	Statut
5.1	Exploitation du service de coordination Transport de marchandises et logistique du canton de Berne (CTL BE)	Le service coordination Transport de marchandises et logistique du canton de Berne (CTL BE) accompagne la mise en œuvre de la STML, coordonne les activités au sein de l'administration ainsi qu'avec d'autres parties prenantes, et communique régulièrement sur le sujet.	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
5.2	Harmonisation des activités cantonales avec les acteurs concernés et amélioration des bases pour le transport de marchandises et la logistique	Les activités, planifications et projets cantonaux d'envergure nationale, intercantonale, régionale et/ou locale seront coordonnés avec les acteurs concernés de l'administration et de l'économie. Afin d'améliorer la situation factuelle et les outils décisionnels, il convient d'optimiser les bases en matière de logistique et de transport de marchandises et, au besoin, de les faire évoluer.	OTP	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
5.3	Renforcement de la coordination des efforts déployés dans le domaine de la logistique urbaine	Le canton se mobilise pour relayer le thème de la logistique urbaine auprès des régions et des villes. Au besoin, il élabore les bases conceptuelles ; la mise en œuvre opérationnelle doit être ancrée aux niveaux régional et communal. Le thème de la logistique urbaine est intégré dans les prescriptions relatives à l'élaboration des CRTU 2029 (cf. également mesure 3.3).	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure actuelle <input checked="" type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure

5.4	Coordination du thème « Ex- traction de matériaux, dé- charges et transports (EDT) » avec les objectifs de la STML	S'agissant du thème « Extraction de matériaux, décharges et transports (EDT) », les objectifs prioritaires fixés dans la STML doivent être pris en compte, en particulier dans le cadre de la ré- vision à venir du plan sectoriel cantonal EDT (cf. également mesures 2.2 et 3.2.)	AOCOT	<input type="checkbox"/> Mesure ac- tuelle <input type="checkbox"/> Mesure adap- tée <input checked="" type="checkbox"/> Nouvelle me- sure
-----	---	--	-------	---

5.7 PA6 : Garantie du financement et promotion des innovations

	Mesures	Brève description	Respon- sabilité	Statut
6.1	Financement d'offres dans le domaine du transport de marchandises par rail et des installations de transport par câbles	Le financement d'offres de fret par le train et par câbles est exceptionnel. À partir de 2028, le canton devra reprendre à sa charge la participation fédérale. Il doit réfléchir à l'éventualité et aux modalités de réduction de ses subventions, et déterminer celles qu'il souhaite verser à long terme.	OTP	<input checked="" type="checkbox"/> Mesure actuelle <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure
6.2	Promotion des innovations	Le canton soutient les démarches novatrices visant à diminuer les transports de marchandises ou à les gérer plus harmonieusement, soit en accordant une aide financière, soit en proposant un cadre favorable.	OEC	<input checked="" type="checkbox"/> Mesure actuelle <input type="checkbox"/> Mesure adaptée <input type="checkbox"/> Nouvelle mesure