



Plan stratégique en matière de fret ferroviaire Canton de Berne

Modifié le 27 septembre 2023
Version Validée par le conseil-exécutif
Auteur-e Manon Giger, Martin Ruesch

Editeur DTT – Image © SBB CFF FFS

27.09.2023



Table des matières

1	Introduction	3
1.1	Composantes du plan stratégique en matière de fret ferroviaire	3
1.2	Coordination du plan stratégique avec les principales parties prenantes	3
2	Principes de desserte	4
2.1	Objectifs.....	4
2.2	Principes de desserte applicables au réseau de fret ferroviaire	4
2.3	Principes de desserte applicables aux gares de marchandises.....	4
2.4	Principes de desserte applicables aux installations de chargement .	4
2.5	Standards de desserte spatiale pour les installations de chargement	5
3	Emplacements des débords	6
3.1	Inscription au plan directeur.....	7
3.2	Carte	9
4	Emplacements des gares de réception	9
4.1	Inscription au plan directeur.....	10
5	Emplacements des ITTC	11
5.1	Réflexion au sujet d'une ITTC suprarégionale	11
5.2	Réflexion au sujet d'ITTC régionales et locales	13
5.3	Inscription au plan directeur.....	13
5.4	Carte	14
6	Principes relatifs aux voies de raccordement	15
7	Principes relatifs aux plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs)	16
7.1	Mandat inscrit dans le plan directeur	16
8	Réseau de fret ferroviaire visé	17
8.1	Carte	18
9	Annexe	19

Groupe d'accompagnement

Boris Bayer, Office de l'environnement et de l'énergie

Michael Knecht, Office des transports publics et de la coordination des transports

Matthias Fischer, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire

Pascal Gamper, Office des ponts et chaussées

Manon Giger, Office des transports publics et de la coordination des transports (Gestion de projet)

Florian Meier, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire

Martin Ruesch, Rapp Trans AG

Stephen Werner, Office de l'économie

1 Introduction

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. La part modale actuelle (7 % env. en tonnes, hors trafic de transit) doit être maintenue et, si possible, augmentée. 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. Ces installations sont cependant aussi source de conflits (développement local, accès routier, adéquation des installations), de sorte qu'un plan stratégique cantonal en matière de fret est nécessaire.

Le canton y évalue les effets généraux en matière de transports et de développement territorial et met en balance les différents intérêts à l'échelon cantonal. Il peut, sur cette base, demander à la Confédération d'intégrer à sa conception pour le fret ferroviaire des installations de chargement ou gares de marchandises ou d'en radier certaines. La Confédération procède à son tour à une pesée des intérêts en présence en tenant compte des besoins exprimés par l'ensemble des parties prenantes. **Il est prévu d'intégrer le plan stratégique cantonal en matière de fret dans le plan directeur cantonal en tant que mesure B_10 « Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises », afin d'assurer ainsi son caractère contraignant pour les autorités.** Les adaptations du plan directeur cantonal 2022 ont été validées pour la participation et la consultation publique ainsi que l'examen préalable par la Confédération par le conseil exécutif le 17 août 2022. **La consultation publique est ouverte jusqu'à fin novembre 2022.** Le plan stratégique est une mesure de la [stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique](#) (STML) pour l'horizon de planification 2040.

1.1 Composantes du plan stratégique en matière de fret ferroviaire

Le plan stratégique cantonal se compose des éléments suivants :

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

1.2 Coordination du plan stratégique avec les principales parties prenantes

Le plan stratégique en matière de fret ferroviaire a été rédigé par l'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) en collaboration avec le mandataire externe Rapp. L'office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT). L'office des ponts et chaussées (OPC), l'office de l'économie (OEC) ainsi que l'Office de l'environnement et de l'énergie (OEE) faisait partie du groupe d'accompagnement cantonal. Les résultats ont été analysés et harmonisés en concertation avec les principaux acteurs du fret ferroviaire (OFT, entreprises d'infrastructure ferroviaire, entreprises de transport ferroviaire de marchandises, Association des chargeurs VAP et Commission Trafic marchandises de l'Union des transports publics UTP) en décembre 2021 et janvier 2022.

2 Principes de desserte

2.1 Objectifs

Les principes de desserte

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

2.2 Principes de desserte applicables au réseau de fret ferroviaire

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

2.3 Principes de desserte applicables aux gares de marchandises

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

2.4 Principes de desserte applicables aux installations de chargement

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

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

2.5 Standards de desserte spatiale pour les installations de chargement

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

3 Emplacements des débords

Les débords sont des installations publiques de chargement, formées de voies et de places de transbordement où les chargeurs peuvent transborder eux-mêmes et indépendamment leurs marchandises. Ils font partie de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 62, al. 1 LCdF et sont soumis à l'obligation d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau (conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017).

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

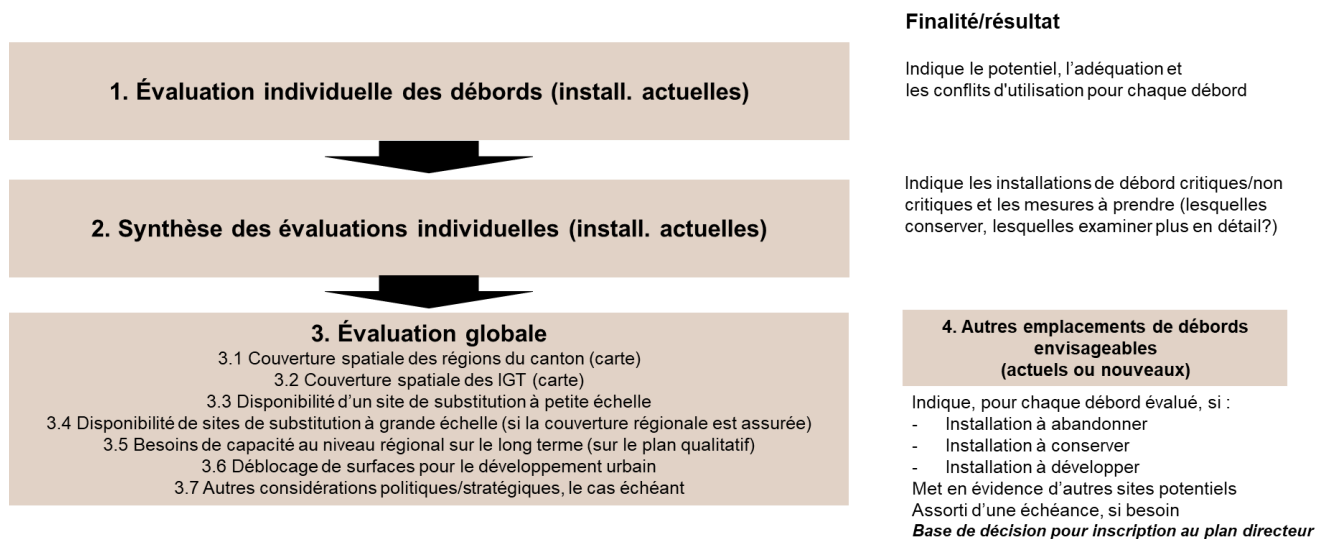


Fig. 1 : étapes d'évaluation des débords

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

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

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

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

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

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

3.1 Inscription au plan directeur

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

N° dans la fiche de mesure B_10	Débord VM = voie métrique Sinon, voie normale	Conception pour le fret ferroviaire de 2017	Inscription dans le plan directeur cantonal	Arguments justifiant l'inscription dans le plan directeur	Inscription en sus dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire
3	Berne Weyer-mannshaus	Inclus	Oui	- Trafic et potentiel élevés	
				- Bonne adéquation des installations et accessibilité ferroviaire	
				- Possibilité d'implantation d'une plateforme de fret ferroviaire (Rail Cargo Hub)	
				- Site d'une ITTC suprarégionale	
5	Gare de triage Bienne ¹⁾	Inclus	Oui	- Trafic et potentiel élevés	
				- Bonne adéquation des installations et accessibilité ferroviaire (gare de formation)	
				- Utilisation à des fins de transport combiné régional	
6	Bienne/Mâche ¹⁾	Inclus	Oui (à supprimer à moyen ou long terme)	- Trafic et potentiel élevés	
				- Couverture du canton et des installations générant un important trafic de marchandises (IGT)	
8	Berthoud	Inclus	Oui	- Trafic et potentiel moyens	
				- Couverture cantonale	
				- Couverture des IGT	
27	Emmenmatt	Inclus	Oui	- Couverture cantonale	
				- Couverture des IGT	
				- Bonne accessibilité routière	
9	Frutigen	Inclus	Oui	- Couverture cantonale	
				- Bonne accessibilité routière	
56	Gwatt ²⁾	Non inclus	Oui	- Trafic et potentiel	Demande d'inscription dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire
				- Utilisation à des fins de transport combiné local	
				- Bonne accessibilité ferroviaire	
				- Bonne accessibilité routière	
16	Interlaken Est	Inclus	Oui	- Couverture cantonale	
				- Couverture des IGT	
				- Bonne accessibilité routière, possibilité de délestage de la route d'accès surchargée	
				- Raccordement au réseau métrique	
24	Gare de marchandises, Langenthal	Inclus	Oui	- Trafic et potentiel élevés	
				- Couverture cantonale	
				- Raccordement au réseau métrique	
54	Les Reussilles (VM) ³⁾	Inclus	Oui (à supprimer à moyen ou long terme)	- Couverture cantonale	
				- Bonne accessibilité routière	
29	Leuzigen	Inclus	Oui	- Couverture cantonale	
				- Bonne accessibilité routière	
33	Lyss	Inclus	Oui	- Couverture du canton et des IGT	
				- Bonne accessibilité routière	
41	Ostermundigen	Inclus	Oui	- Trafic et potentiel	
				- Couverture du canton et des IGT	
31	Ramsei	Inclus	Oui	- Couverture cantonale	
				- Bonne accessibilité routière	
42	Reuchenette-Péry	Inclus	Oui	- Trafic et potentiel moyens à élevés	
				- Couverture du canton et des IGT	
				- Bonne accessibilité routière	
49	Steffisburg	Inclus	Oui	- Trafic et potentiel élevés	
				- Bonne accessibilité routière	
52/53	Tavannes (VM und VN) ⁴⁾	Non inclus	Oui	- Trafic et potentiel	Demande d'inscription dans le répertoire fédéral
				- Bonne accessibilité routière	

				- Raccordement au réseau métrique	des installations du fret ferroviaire
57	Gare de marchandises, Thoune	Inclus	Oui	- Trafic et potentiel élevés - Bonne accessibilité ferroviaire	
63	Zweisimmen ⁵⁾	Non inclus	Oui, avec le statut « information préalable »	- Desserte du Simmental - Raccordement au réseau métrique	Demande d'inscription dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire

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

Commentaires relatifs à certains débords :

1) À Bienne, le trafic des deux débords pourrait être pris en charge par la gare de triage de Bienne Mâche ou de Bienne. La ville étudie la possibilité de désengorger le trafic en créant un débord aux Champs-de-Boujean. Celui de la gare de Bienne est également utilisé pour le trafic combiné de portée régionale.

2) Le site ferroviaire de Gwatt abrite actuellement une voie qui sert de débord, dont il n'est pas fait mention dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire. Elle est également utilisée pour le trafic combiné de portée locale. Pour être garanti, le rôle joué par cette installation dans le transport de marchandises doit être inscrit dans le plan directeur et subsidiairement dans le répertoire fédéral. Si le RER devait être prolongé jusqu'à Gwatt – l'une des options prévues dans l'étude S-Bahn 2040 en cas de renforcement de l'affectation (logement) –, des adaptations de l'infrastructure seront nécessaires pour maintenir le débord. En aval, les plans devront en outre étudier la question de l'impact prévisible du projet sur le site de reproduction de batraciens d'importance nationale n° BE1064 «Gwattmösli». Il s'agira de veiller à éviter toute répercussion négative sur ce site.

3) En ce qui concerne le débord des Reussilles, compte tenu du faible potentiel du site et de la difficulté d'accès par le rail, il faudra envisager à moyen terme un transfert vers Tavannes (située à env. 8 km).

4) La gare de Tavannes ne figure pas, à ce jour, dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire en qualité d'installation de débord. Il existe un projet d'extension de la gare de marchandises incluant des possibilités de transbordement sur voie normale et voie métrique (y compris tronçon à trois rails). Le site présente en outre un potentiel de transport de marchandises volumineuses. Le débord de Tavannes doit donc être inscrit en tant que tel dans le plan directeur et dans le répertoire fédéral des installations du fret ferroviaire.

5) La gare de Zweisimmen ne figure pas, à l'heure actuelle, dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire en qualité d'installation de débord. La suppression de l'intégralité des gares de réception du Simmental est en cours de discussion (cf. chapitre suivant). Le canton, qui souhaite continuer à desservir la vallée, aimerait conserver au moins une gare de réception. La commune de Zweisimmen dispose d'un système de grue pour les transbordements de la voie normale à la voie métrique et de la route à la voie métrique. Un débord pour voie normale fait pour l'instant défaut, mais pourrait être construit du côté est. L'espace correspondant doit donc être garanti. Ainsi, en plus de la gare de réception existante, il faut intégrer un débord au plan directeur cantonal avec le statut « information préalable ».

3.2 Carte

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

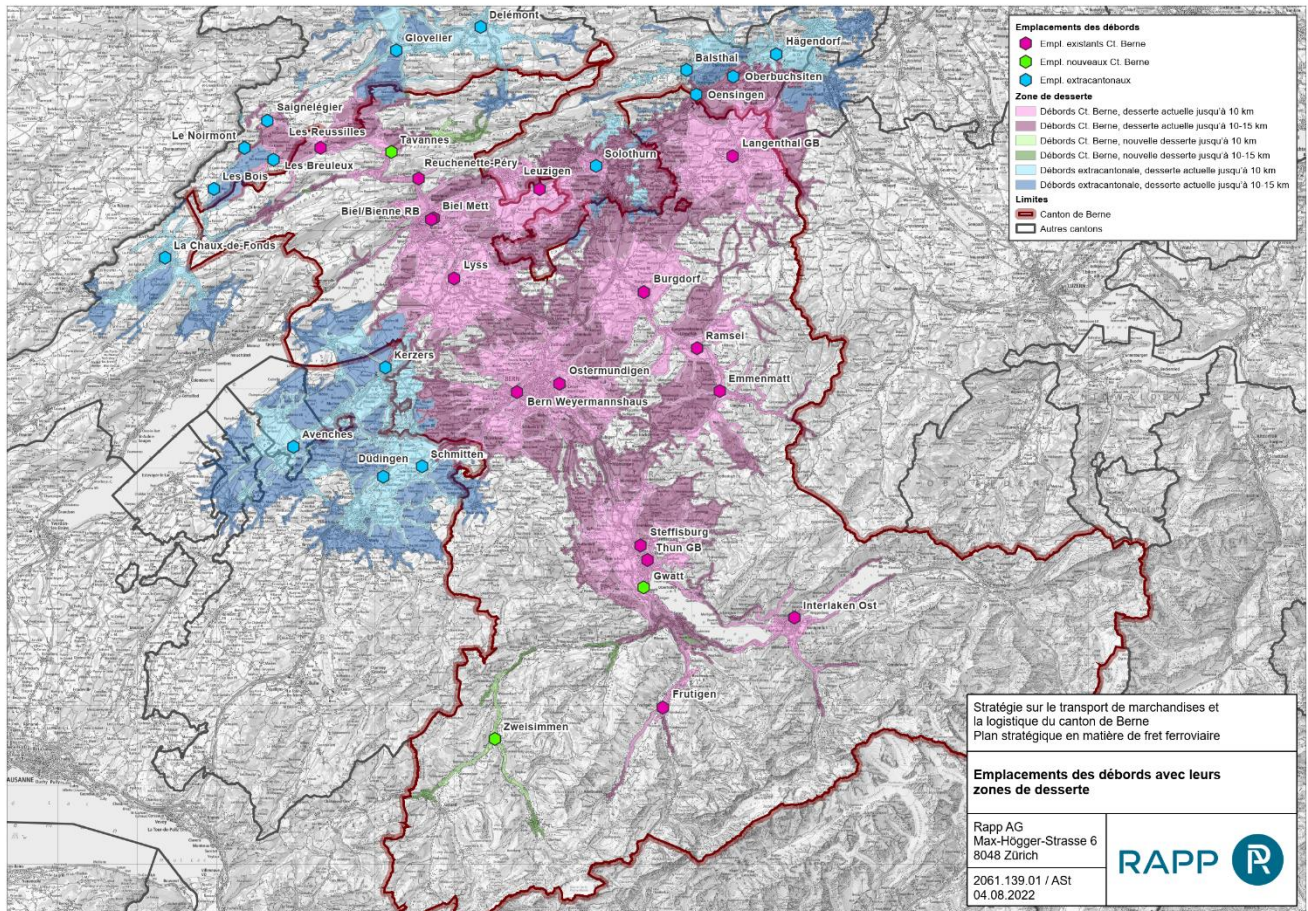


Fig. 2 : emplacements des installations de débord avec leurs zones de desserte

4 Emplacements des gares de réception

Les gares de réception sont des installations d'exploitation ferroviaire destinées à la desserte locale des installations de chargement afférentes telles que voies de raccordement, débords et ITTC. Les trains sont préparés en provenance ou à destination des gares de triage ou des gares de formation. Les grandes gares de réception traitent en règle générale plus de 10 paires de trains par semaine et assurent des fonctions de formation pour les installations de chargement afférentes. Les gares de réception permettent de réceptionner des trains sans encombrer la voie de la pleine voie (conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017).

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

Pour les gares de réception, il s'agissait d'évaluer celles dont la suppression était à l'ordre du jour sur la base d'informations de l'OFT. Le canton partageait d'ailleurs cette vision des choses concernant les gares de réception de Thoun (gare de voyageurs) et de Bienna (gare de voyageurs). Il n'y a en effet plus d'installations de chargement à desservir à proximité des gares de voyageurs, et la gare de triage

de Bienne comme la gare de marchandises de Thoun offrent des solutions alternatives. Les propositions de déclassement (passage du statut de grande gare de réception à simple gare de réception) des gares de Herzogenbuchsee, Lyss, Müntschemier, Schönbühl CFF et Zollikofen ont elles aussi fait l'unanimité. Neuf gares de réception ont ainsi fait l'objet d'une évaluation (cf. tableau 2).

Les critères d'évaluation appliqués étaient les suivants :

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

4.1 Inscription au plan directeur

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

N° dans la fiche de mesure B_10 (si inscription dans le plan directeur cantonal)	Gare de réception	Conception pour le fret ferroviaire de 2017	Inscription dans le plan directeur cantonal	Arguments	Adaptation à la conception fédérale pour le fret ferroviaire
	Biglen	Inclus	Non	- Peu de surfaces disponibles et ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques - Plus de trafic depuis plusieurs années - Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	À radier
	Boltigen	Inclus	Non	- Peu de surfaces disponibles et ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques - Plus de trafic depuis plusieurs années - Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	À radier
	Court	Inclus	Non	- Peu de surfaces disponibles et ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques - Plus de trafic depuis plusieurs années - Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	À radier
	Erlenbach	Inclus	Non	- Surfaces ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques - Plus de trafic depuis plusieurs années - Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	À radier
18	Kallnach ¹⁾	Inclus	Oui	- Surfaces adaptées à des affectations logistiques (y compris aux utilisations logistiques actuelles) - Plus de trafic depuis plusieurs années - Potentiel de futurs trafics ferroviaires	À conserver
	Kandersteg	Inclus	Non	- Surfaces ne se prêtant que moyennement à des affectations logistiques - Plus de trafic depuis plusieurs années - Faible potentiel de futurs trafics ferroviaires	À radier
37	Niederbipp (voie normale) ²⁾	Inclus	Oui	- Surfaces adaptées à des affectations logistiques - Quantités actuelles et potentiel de la zone industrielle - Assurer la desserte des voies de chargement de la zone industrielle (passage voie normale/voie métrique)	À conserver
53/54	Tavannes ³⁾	Non inclus	Oui	- Quantités ferroviaires actuelles (voie métrique) et potentiel de quantités supplémentaires (provenant du réseau à voie normale)	Demande d'inscription dans le

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

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

Commentaires relatifs aux gares évaluées à intégrer au plan directeur cantonal

- 1) La zone de desserte de la gare de réception de Kallnach compte trois sites adaptés à une affectation logistique. L'une de ces surfaces est d'ores et déjà utilisée à des fins logistiques. Une voie-mère est disponible et une voie de raccordement pourrait être créée. Afin de garder ouvertes les options futures d'une ou plusieurs exploitations logistiques à usage ferroviaire, la gare de réception devrait être inscrite dans le plan directeur afin que les espaces voulus soient réservés dans la planification territoriale.
- 2) La zone de desserte de la gare de réception de Niederbipp compte plusieurs sites bien, voire très bien adaptés à des affectations logistiques, qui pourraient également, pour certains, être desservis par des voies de raccordement. La gare de réception prend encore en charge des transports. Afin d'assurer la desserte des voies de chargement de la zone industrielle nord et de garantir les fonctions des gares de réception d'Oberbipp et de Niederbipp (voie métrique), la gare de réception de Niederbipp (voie normale) devrait être inscrite dans le plan directeur afin que les espaces voulus soient réservés dans la planification territoriale.
- 3) La gare de marchandises de Tavannes fait l'objet d'un projet d'extension (y compris tronçon à trois rails) avec possibilités de transbordement voie normale/voie métrique. Le site devrait donc être préservé en tant que gare de réception pour la desserte des installations de débord (voies normale et métrique).
- 4) La suppression de l'intégralité des gares de réception du Simmental est à l'ordre du jour. Le canton s'emploie à préserver la desserte en maintenant celle de Zweisimmen.

5 Emplacements des ITTC

Les ITTC sont des dispositifs stationnaires qui servent au transbordement de réceptacles de transport entre rail, route et Rhin. Le transbordement est vertical ou horizontal. Les réceptacles de transport transbordés sur les ITTC sont des conteneurs, des semi-remorques, des caisses mobiles ou des véhicules marchandises entiers lourds. Les ITTC ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 62, al. 1 LCdF. Elles ne sont pas soumises à l'obligation de donner accès au réseau. En règle générale, leurs propriétaires et leurs exploitants sont des entités privées. Pour les ITTC subventionnées par la Confédération, l'accès non discriminatoire auxdites installations est octroyé par voie de décision (art. 6 OTM) (conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017).

5.1 Réflexion au sujet d'une ITTC suprarégionale

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

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

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

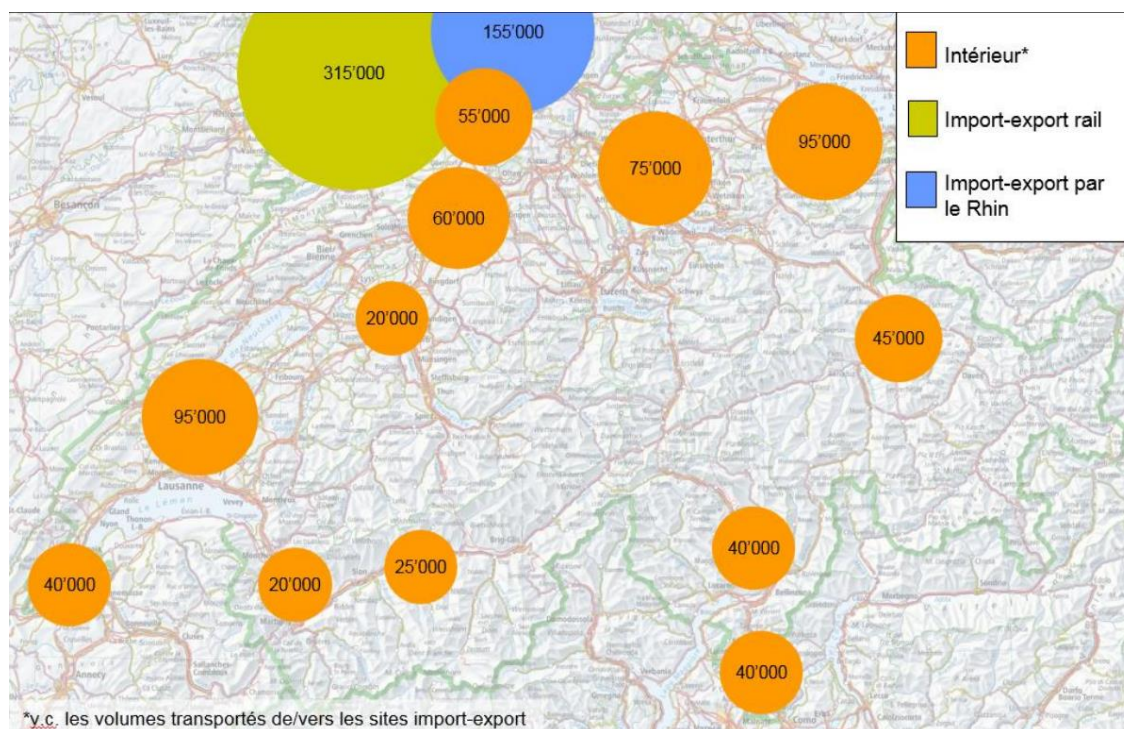


Fig. 3 : besoins en capacité de transbordement pour le trafic combiné en 2030, exprimés en TEU/an
Source : conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017

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

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

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

Compte tenu de ces éléments et de la prochaine mise en service du terminal Gateway Bâle-Nord, il conviendrait d'inscrire le site de Berne Weyermannshaus dans le plan directeur comme ITTC d'importance suprarégionale. Dans la version précédente du plan directeur (adaptations apportées au plan directeur en 2020), la fiche de mesure B_04 prévoyait déjà, à Berne Weyermannshaus, de compléter le débord par un terminal de TC (état de la coordination : information préalable). Le canton se mobilise auprès de la Confédération pour garantir l'accès non discriminatoire à la dite ITTC.

5.2 Réflexion au sujet d'ITTC régionales et locales

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

5.3 Inscription au plan directeur

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

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

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

5.4 Carte

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

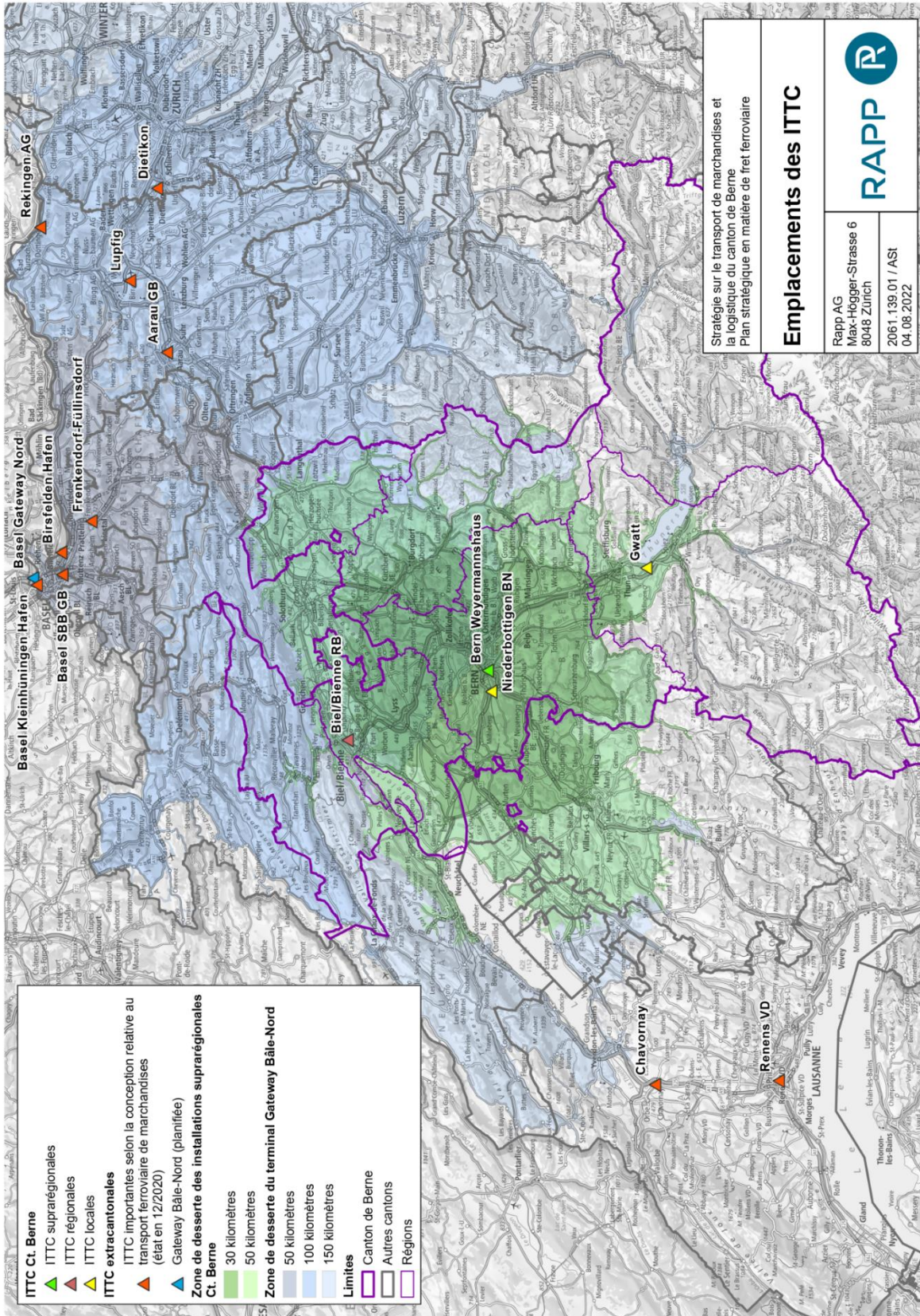


Fig. 4 : emplacements des ITTC avec leurs zones de desserte

6 Principes relatifs aux voies de raccordement

Les voies de raccordement désignent des voies et leurs installations qui desservent un bâtiment ou un terrain et servent exclusivement au transport de marchandises. Elles ne font toutefois partie ni de l'infrastructure au sens de l'article 62 LCdF ni des chemins de fer. Les voies de raccordement peuvent aussi comprendre, en plus de simples voies de desserte d'un terrain, des voies privées de réception et de formation, qui assument la fonction d'une gare de réception. Ces installations peuvent être de grandes dimensions (conception pour le fret ferroviaire, 17.12.2017). Il faut distinguer les voies de raccordement des voies d'usine, qui sont construites et utilisées dans le cadre de projets limités dans le temps (grands chantiers, p. ex.).

Comme environ 85 % du volume de marchandises transportées par le rail est acheminé par voies de raccordement dans le canton de Berne, ces dernières revêtent une grande importance. Le canton en compte entre 120 et 160. Un inventaire des voies de raccordement est en cours d'élaboration au niveau fédéral. Aucun état des lieux ni aucune évaluation des voies de raccordement n'ont été effectués dans le cadre des travaux actuels sur le plan stratégique cantonal en matière de fret ferroviaire. La marge d'action du canton sur ce type d'installations est limitée, car leur statut privé exclut toute possibilité de réservation par mention dans la conception fédérale pour le fret ferroviaire. La fiche de mesure B_10 énumère les voies de raccordement qui, selon la fiche de mesure B_03, sont situées dans une zone prioritaire pour des utilisations à des fins logistiques (état de la coordination : données de base). Il s'agira d'en tenir compte lors de la pesée des intérêts, le cas échéant.

De plus, selon la fiche B_03, les voies de raccordement ferroviaires existantes doivent si possible être utilisées.

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

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

¹ La numérotation reprend celle de la fiche de mesure B_03. Il n'y a pas de voie de raccordement sur le site Pieterlen, Bäumlisacker.

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

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

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

Garantir l'efficacité de l'approvisionnement urbain est prioritairement du ressort des communes. Le canton prévoit dans son plan directeur les installations pertinentes du point de vue de sa politique d'ensemble. La mesure « Définir des plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) » a été inscrite dans la STML en vue de soutenir les communes dans leurs efforts de logistique urbaine. Elle vise à identifier, en collaboration avec les villes, des emplacements d'installations de chargement appropriés pour assurer l'interface entre l'approvisionnement régional en gros (par le rail) et la distribution fine locale (par la route), en tenant compte des potentiels de trafic et de regroupement du trafic au niveau des zones fortement urbanisées du canton. La distribution fine doit être adaptée au tissu urbanisé et conçue de manière aussi peu polluante que possible. Elle doit également respecter les exigences logistiques liées aux petits véhicules (vélos utilitaires notamment). Les grandes villes (Berne, Bienne, Thoune) ont été intégrées à la démarche.

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

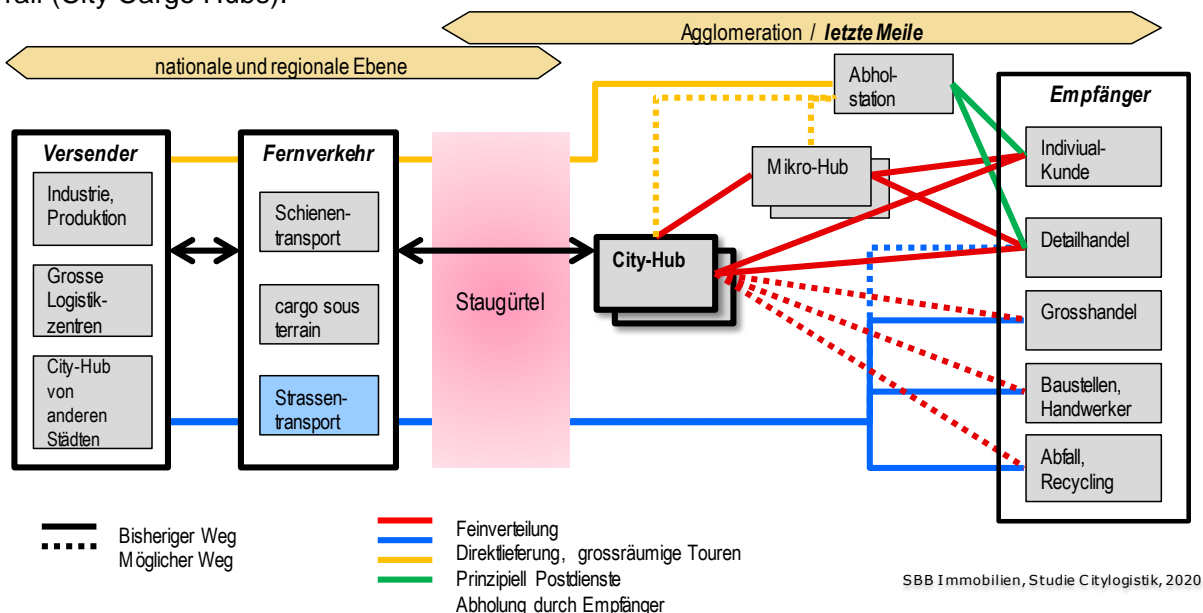


Fig. 5 : fonction des plateformes urbaines desservies par le rail

7.1 Mandat inscrit dans le plan directeur

Selon une première évaluation basée sur le nombre d'habitants et d'emplois, ce seraient les villes de Berne, Bienne et Thoune qui offriraient le plus d'opportunités pour l'implantation de plateformes urbaines desservies par le rail. Berthoud, Langenthal, Lyss et Interlaken demanderaient une analyse de potentiel

plus poussée. La concertation entre les trois plus grandes villes a montré que toutes se sont déjà intéressées à la question des plateformes urbaines desservies par le rail et à la logistique urbaine, réflexion qui reste à concrétiser. À l'heure des adaptations du plan directeur (version 2022), il n'est toutefois pas encore possible de désigner des emplacements potentiels de plateformes urbaines desservies par le rail. C'est pourquoi la fiche de mesure B_10 donne mandat aux régions et aux communes d'examiner des sites appropriés en coordonnant leur démarche à l'échelon supracommunal. Les bases de l'étude de sites où implanter des plateformes urbaines desservies par le rail (City Cargo Hubs) doivent être élaborées par les villes/communes et régions concernées. Celles-ci tiennent compte des volumes attendus tout en tirant parti des potentiels de regroupement et mettent l'accent sur les périmètres de densification urbaine d'importance cantonale. La distribution fine doit être adaptée au tissu urbanisé et conçue de manière aussi peu polluante que possible. Elle doit également respecter les exigences logistiques liées aux pe-tits véhicules (vélos utilitaires notamment). Au niveau supérieur, la coordination entre les régions et les communes est assurée par le canton.

8 Réseau de fret ferroviaire visé

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

Le réseau visé se fonde sur :

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

Conformément à la conception fédérale pour le fret ferroviaire, le canton de Berne ne dispose plus d'aucune gare de triage d'envergure sur son territoire. Ce sont celles de Lausanne-Triage, Bâle-Muttenz et Zurich-Limmattal qui assurent la desserte du canton de Berne pour ce qui est du trafic par wagons complets. La figure ci-après présente le réseau bernois de fret ferroviaire visé. Par souci de clarté, les installations de chargement (débords, ITTC) ne sont pas reprises sur cette carte.

8.1 Carte

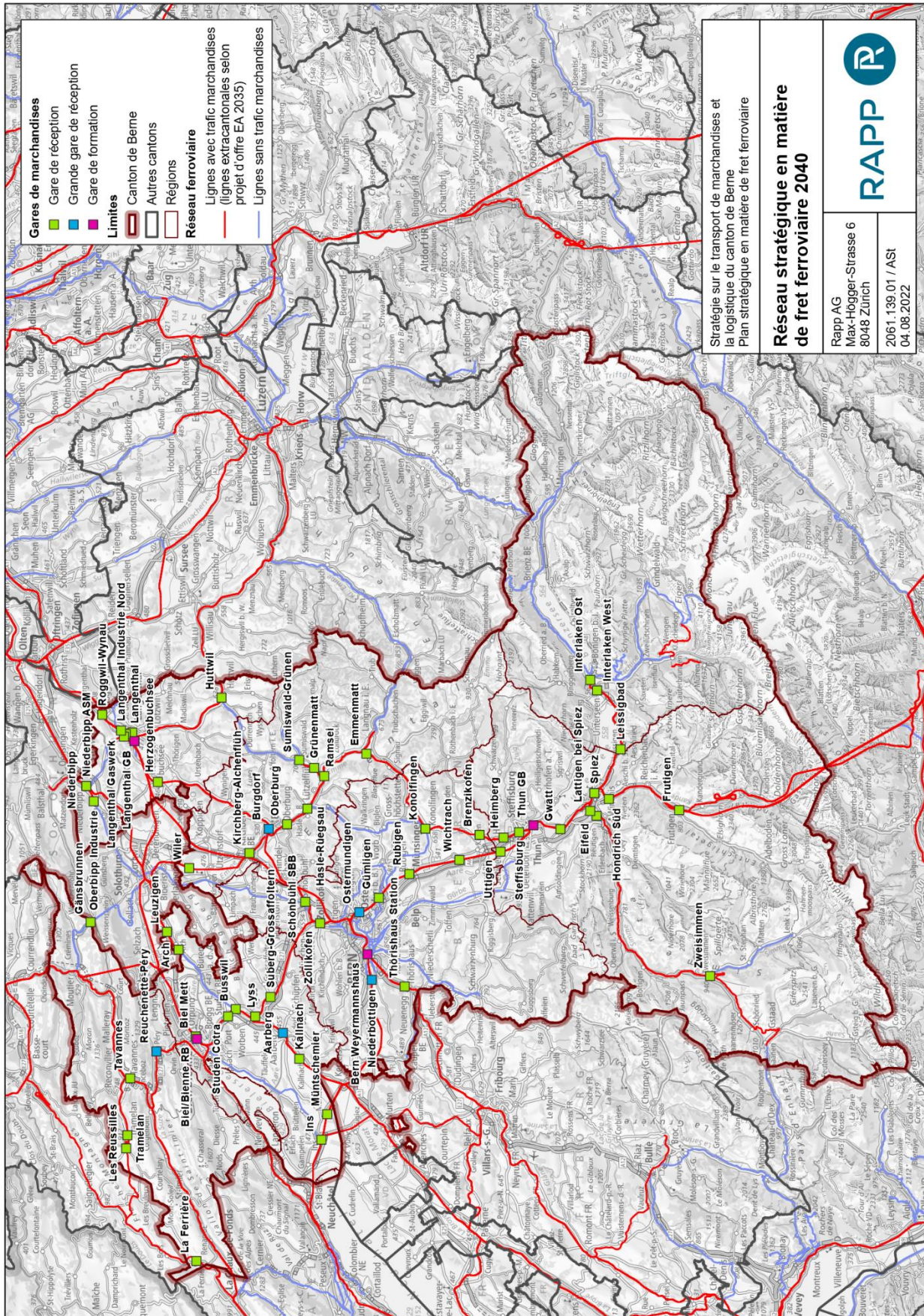


Fig. 6 : Réseau stratégique bernois en matière de fret ferroviaire

9 Annexe

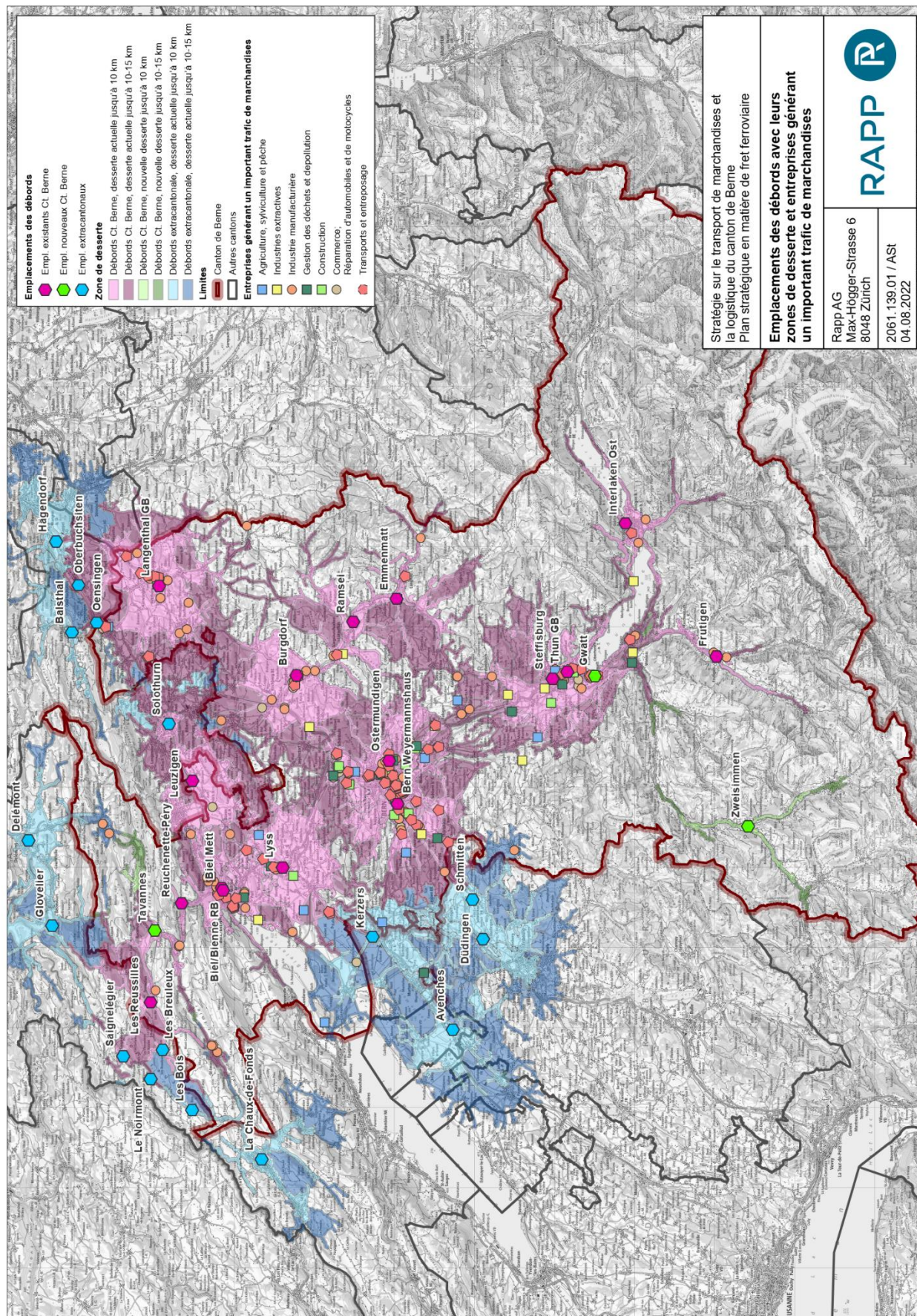


Fig. 7 : Débords avec leurs zones de desserte et installations générant un important trafic de marchandises