

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

Les interdépendances entre les transports et le milieu bâti sont nombreuses. Il importe donc, dans un souci d'efficacité, de coordonner les stratégies en la matière (cf. aussi stratégie A). Les buts de la planification et de la politique des transports ont été définis de manière contraignante dans la stratégie de mobilité globale adoptée par le Conseil-exécutif en 2008, qui sert de fondement de rang supérieur aux instruments cantonaux de planification. De plus, les six projets d'agglomération bernois ainsi que les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) qui les contiennent constituent de nouvelles bases contraignantes, au niveau régional, s'agissant de l'harmonisation du développement des transports et de l'urbanisation. Ces documents, qui sous-tendent l'actualisation de toute la palette d'instruments cantonaux de planification et d'aménagement, renforcent la coordination dans les domaines concernés.

B1 **Transports en général**

Le canton de Berne dispose de bons réseaux de transports, tant ferroviaire que routier, qui ont encore pu être renforcés tout au long de ces dernières années. La desserte est de qualité s'agissant aussi bien du trafic ferroviaire sur de longues distances que du réseau du RER dans la région bernoise. Les conditions du trafic local et de la mobilité douce sont en constante amélioration dans les agglomérations. Quant aux régions rurales, elles jouissent d'une offre de base de transports publics suffisante. La plus grande partie de la population bénéficie d'une bonne desserte par le rail et par la route. Cet atout doit subsister à l'avenir, mais pas uniquement grâce à une extension des infrastructures.

Stratégie de mobilité globale

Contexte

La stratégie de mobilité globale définit les principes et les orientations de la politique cantonale des transports. De portée intermodale, elle sert de fondement à l'élaboration des instruments de planification à long terme du trafic routier (plan du réseau routier), des transports publics (schéma d'offre pour les TP) et de la mobilité douce (plan sectoriel pour le trafic cycliste); elle doit également être prise en compte lors de l'élaboration des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU).

Axes de solutions et principes selon la stratégie de mobilité globale

Défis

La politique de mobilité du canton de Berne doit concilier les exigences contradictoires d'une demande en constante progression d'une part, et de la rigueur budgétaire d'autre part. Dans la perspective d'un accroissement du trafic, l'accessibilité doit être garantie à un coût supportable, et avec un impact aussi faible que possible sur l'environnement. Les axes de solutions et principes prépondérants sont les suivants:

- Eviter l'augmentation du trafic, notamment en coordonnant le développement des transports et l'urbanisation; cette dernière doit être orientée vers des sites bien desservis par les transports publics, de façon à ce que les trajets puissent être raccourcis.
- Transférer le trafic, les parts des transports publics et de la mobilité douce au volume total devant s'accroître.
- Gérer le trafic restant pour ménager autant que possible les personnes et l'environnement, la politique de mobilité étant sous-tendue par les principes du développement durable.
- Les infrastructures de transport sont avant tout développées dans les pôles d'urbanisation prévus par le plan directeur, c'est-à-dire essentiellement dans les villes et les agglomérations, ainsi que le long des principaux axes de développement. Il importe en particulier de promouvoir "le bon moyen de transport au bon endroit". Dès lors, les

ressources financières destinées à la construction et à l'entretien des installations doivent être affectées de manière optimale pour remédier aux principales pénuries, apporter une contribution maximale à la croissance économique et soutenir les objectifs d'aménagement du territoire. Avant d'entreprendre de nouvelles constructions, il y a lieu d'épuiser toutes les mesures permettant une meilleure exploitation des systèmes de transports existants.

- Les conditions requises pour mener une politique globale des transports complète sont remplies. Le système de transports est analysé et développé selon une approche intermodale. Dans ce contexte, les transports publics, la mobilité douce et le trafic individuel motorisé sont traités sur un pied d'égalité. Il s'agit de prendre en considération puis de coordonner entre elles des mesures qui concernent tous les modes de transport ainsi que des mesures susceptibles d'influencer la demande.

Objectifs

- B11** Les objectifs de la politique de mobilité du canton de Berne, axée sur le développement durable, sont définis en ces termes dans la stratégie de mobilité globale:
- **Attractivité:** le canton de Berne veille à fournir une offre de mobilité performante et de haute qualité, en l'intégrant optimalement dans les réseaux de transports de rang supérieur, afin de répondre aux besoins de la population et des entreprises. La politique de mobilité contribue ainsi à l'attractivité élevée de la place.
 - **Rationalité économique:** le canton de Berne procède à une affectation économe des moyens en les allouant en fonction de l'efficacité maximale. Il veille à fournir une offre de transports routiers et ferroviaires économiquement efficace et à minimiser les coûts non couverts induits par les transports.
 - **Solidarité:** le canton de Berne garantit une desserte de base pour tous les groupes de la population dans toutes les régions.
 - **Sécurité:** le canton de Berne veille à la sécurité élevée du trafic.
 - **Respect de l'environnement:** la politique de mobilité cherche à minimiser les charges sur l'environnement causées par la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport et à réduire au minimum les nuisances subies par la population.
 - **Efficacité énergétique:** le trafic doit être énergétiquement efficace et la part aux transports des agents énergétiques non renouvelables doit être faible.

Trafic d'agglomération

Contexte

Du fait de leurs fonctions essentielles en tant que sites d'implantation et cadre de vie, les agglomérations ont besoin d'un système de transports (TP et trafic privé) aussi performant que possible. Cependant, aujourd'hui déjà, des problèmes de saturation se dessinent dans les grandes et moyennes agglomérations. Le surcroît de trafic attendu est tel, dans l'agglomération bernoise notamment, que les infrastructures routières de la Confédération, du canton et des communes ainsi que le réseau ferroviaire (gare de Berne et voies d'accès) ne parviendront bientôt plus à l'absorber. A cet égard, le potentiel de conflits entre les transports publics routiers, le trafic privé et la mobilité douce (piétons et cyclistes) est élevé. L'extension des infrastructures se heurte toutefois à des limites de nature écologique, économique et spatiale.

Les projets d'agglomération "transports et urbanisation" et les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation qui les contiennent sont les instruments adéquats d'une harmonisation des deux domaines en question, et constituent les bases nécessaires au cofinancement, par la Confédération, des mesures destinées au trafic d'agglomération.

Objectifs

B12 Le canton s'emploie à obtenir de la Confédération une participation optimale aux projets destinés à améliorer le trafic d'agglomération. Par rapport aux projets d'agglomération "transports et urbanisation", il est l'interlocuteur de la Confédération. Par ailleurs, la réalisation des projets prioritaires d'importance cantonale a lieu sous sa conduite.

B13 L'objectif des projets d'agglomération "transports et urbanisation" est la préservation de la fonctionnalité du réseau de communications dans les agglomérations ainsi que l'harmonisation des transports et de l'urbanisation. Ces projets tiennent compte de l'intégration du trafic d'agglomération dans le système de transports aux niveaux régional, cantonal et national, encouragent les moyens de transport les mieux adaptés aux agglomérations (peu gourmands en place et en énergie, produisant un minimum de nuisances, rapides sur des trajets courts, etc.) et créent des conditions optimales pour leur utilisation. Les déplacements à l'intérieur et à destination des agglomérations ainsi qu'entre les agglomérations doivent principalement avoir lieu au moyen des transports publics. Les résultats des projets d'agglomération "transports et urbanisation", de même que ceux de la synthèse à laquelle procède le canton, sont pris en compte dans les instruments de planification et d'aménagement cantonaux.

→ **B33, B34, B36, B42, B43, B81**

Financement des infrastructures de transport**Défis**

Contexte

La croissance reste importante dans le domaine des transports et des communications. Les infrastructures routières et ferroviaires sont aujourd'hui saturées ou sur le point de l'être, dans les grandes agglomérations notamment. Malgré plusieurs projets d'infrastructures déjà réalisés ou à l'étude, de nouvelles mesures concernant le rail et la route continuent de s'imposer.

Parallèlement, il existe des difficultés de financement à tous les niveaux. Les besoins en infrastructures destinées aux transports ainsi qu'en matière d'offre excèdent les possibilités financières de la Confédération, du canton et des communes, d'où le risque que certains projets de développement ou d'amélioration des infrastructures ne puissent pas être réalisés ou doivent être repoussés. Par ailleurs, si les infrastructures sont davantage sollicitées ou deviennent plus nombreuses, les besoins augmentent en ce qui concerne l'entretien.

Des mesures devant permettre de mieux exploiter les systèmes de transports et d'influencer le comportement des usagers sont donc à l'étude, voire en cours d'élaboration. On peut citer à cet égard la gestion du trafic, la gestion de la mobilité ou encore la promotion de la mobilité douce.

Dans le canton de Berne, les infrastructures destinées aux transports sont financées au moyen du crédit-cadre d'investissement pour les transports publics et du crédit-cadre d'investissement routier. A cela s'ajoutent d'autres instruments de financement dans le domaine routier, dont le crédit-cadre pour le gros entretien des routes cantonales et les crédits-cadres pour les subventions cantonales allouées aux projets communaux de priorité A conformément aux projets d'agglomération. Au niveau fédéral, des remaniements ont eu lieu. Le projet FAIF a instauré un nouveau mécanisme de financement de l'extension et de l'entretien du réseau ferroviaire: le fonds d'infrastructure ferroviaire s'est substitué à tous les systèmes préexistants, modifiant la répartition des rôles entre la Confédération et les cantons. Une solution analogue existe désormais dans le domaine routier, avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Objectifs

- B14** Le canton de Berne se fixe des priorités claires s'agissant de l'extension de son système de transports, et veille à ce que les infrastructures existantes soient utilisées de manière optimale.
- B15** Il existe des instruments de financement des transports adéquats, et le canton examine la possibilité d'en introduire de nouveaux.

→ **A11, B12, B13, B35, B41, B44, B51, B81, B86, B87, C11**

Trafic lié aux loisirs et au tourisme**Défis**

Exploiter les possibilités de rendre le trafic de loisir plus respectueux de l'environnement

Près de 50 pour cent des déplacements concernent les loisirs ou le tourisme, et cette tendance va en augmentant. A cet égard, le mode de transport dominant est la voiture, même pour les trajets courts, voire très courts. Il n'en reste pas moins que les possibilités d'intervention des pouvoirs publics sont restreintes. Elles portent notamment sur le choix des emplacements et la qualité de la desserte des installations destinées aux loisirs ou au tourisme, ou encore sur l'intégration des régions touristiques importantes dans le réseau des transports publics. Les pouvoirs publics doivent par ailleurs renforcer l'attrait de la mobilité douce depuis le domicile des usagers et les arrêts des lignes de transports publics. De plus, un réseau d'itinéraires de randonnée (randonnée pédestre et cyclotourisme notamment, mais aussi pour la pratique du VTT, des rollers, etc.) plus attrayant et raccordé de manière optimale aux transports publics encourage le tourisme doux.

Objectifs

- B16** Les installations de loisirs ainsi que les emplacements accueillant de grandes manifestations qui génèrent une importante fréquentation doivent, lorsque cela est à la fois possible et judicieux, être planifiés et équipés de telle sorte qu'ils puissent être aisément accessibles avec les moyens de transport publics, à pied ou à vélo. Le canton fixe des principes applicables à la desserte des installations destinées aux loisirs et au tourisme en collaboration avec les régions.
- B17** Le canton conçoit, en collaboration avec les communes, un réseau d'itinéraires de randonnée pédestre et cycliste attrayant, qui privilégie les chemins sans revêtement en dur pour les randonneurs et les routes peu fréquentées ou à trafic ralenti pour les cyclotouristes, soit aisément accessible depuis les gares et les autres stations des transports publics, et permette de rallier des destinations touristiques prisées, notamment au moyen des voies de communication historiques de la Suisse. En cas de besoin, les communes aménagent d'autres tracés destinés en particulier à la pratique du VTT, mais aussi des rollers, ou encore des itinéraires aisément praticables avec une poussette ou en fauteuil roulant, par exemple. Les régions coordonnent au besoin les réseaux supracommunaux.

→ **B18, B31, B52, B83, B84, B85, D12, E13**

Répercussions des transports

Réduire les répercussions négatives des transports, atténuer les conflits d'intérêts

Il existe d'étroites corrélations entre le volume du trafic, l'organisation du territoire et l'environnement: les communications ont souvent des répercussions négatives sur la santé, l'espace et l'environnement, tandis que, pour leur part, l'organisation du territoire, les décisions relatives aux transports et les mesures de protection de l'environnement permettent de conditionner le trafic. Dans les agglomérations surtout, la densité élevée du trafic et la

concentration démographique induisent de nombreux conflits (accidents, effets de coupure, dépassement des valeurs limites de nuisance) et génèrent des risques importants. Des solutions satisfaisantes aux plans fonctionnel et architectural doivent donc être trouvées pour atténuer les conflits dans les régions densément bâties.

L'implantation d'affectations générant une importante fréquentation dans les agglomérations oblige à relever un défi de taille lors de la planification des transports: celui de concilier les objectifs de la protection de l'air et ceux de l'aménagement du territoire. En effet, la pollution atmosphérique dans les territoires densément bâtis et les prescriptions à respecter en matière de protection de l'air incitent à construire hors des pôles d'urbanisation au détriment du développement des emplacements centraux et bien desservis. Or, le choix de sites moins bien desservis en bordure des agglomérations ou à la campagne génère un accroissement du volume de trafic ainsi que des coûts plus élevés et porte davantage atteinte à l'environnement. Il va en outre à l'encontre d'un principe essentiel de la LAT selon lequel la dispersion des constructions doit être évitée. Il s'agit là d'un conflit d'intérêts qui ne saurait être résolu en présence de projets concrets seulement, mais qui doit être traité à l'échelle cantonale.

Système de transports axé sur la durabilité

Le respect des principes du développement durable est une approche permettant de minimiser l'impact négatif des transports. Un système de transports axé sur la durabilité accroît la sécurité et réduit l'effet de coupure engendré par le trafic individuel motorisé. Il requiert des mesures de construction, mais aussi d'organisation (p. ex. élimination des points noirs du réseau, limitations de la vitesse autorisée). Il s'agit aussi d'influencer le comportement des usagers. Les infrastructures et les offres de transport doivent être planifiées et réalisées avec le concours des intéressés. Il importe à cet égard que les nouvelles infrastructures respectent au mieux les besoins de la population et de l'économie ainsi que les impératifs environnementaux.

Energie et transport

Les transports représentent à eux seuls environ un tiers de la consommation totale d'énergie, et dans ce domaine, les efforts consentis en vue d'une réduction ont eu moins de succès que dans celui du bâtiment par exemple. A cela s'ajoute que l'énergie utilisée pour garantir la mobilité est avant tout d'origine fossile, et qu'elle dépend donc de ressources limitées. La politique énergétique, en matière de mobilité, relève essentiellement de la Confédération. Le canton s'emploie pour sa part, dans la mesure de ses possibilités, à promouvoir les moyens de transport moins gourmands en énergie et à limiter l'expansion des déplacements. L'accroissement de la part des transports publics dans la répartition modale contribue lui aussi à réduire la consommation d'énergie. Il existe par ailleurs un rapport cantonal exposant les possibilités de minimiser les besoins en énergie dans le domaine des transports.

Système de pondération des trajets

Le système de pondération des trajets (SPT), mis au point pour une période de 15 ans en réponse aux exigences de protection de l'air qui prévalaient dans les années 2000, devait être réexaminé jusqu'en 2015. Le développement technique met les buts (globaux) fixés à l'horizon 2030 en matière d'émissions à la portée tant des transports en général qu'à celle du trafic individuel motorisé, pour la part qui le concerne. Il n'y a donc pas lieu de maintenir le plafonnement imposé par le SPT au niveau cantonal. En effet, les mesures de protection de l'air dictées par la législation environnementale, destinées à limiter et à canaliser le trafic au sens du SPT, ont perdu leur justification, s'agissant notamment des projets générant une importante fréquentation (PIF). Il n'en reste pas moins nécessaire de coordonner la mise en œuvre des droits de la protection de l'environnement d'une part et de l'aménagement du territoire d'autre part, dans le but de promouvoir des formes d'urbanisation propres à générer le moins de trafic possible. La présente réglementation, qui se fonde sur l'article 8, alinéa 2 LAT, va dans ce sens, de sorte que le but central du SPT est maintenu.

Objectifs

- B18** Le canton harmonise les objectifs de l'urbanisation et du développement des transports (projet de territoire du canton de Berne et stratégie d'urbanisation) d'une part et ceux de la protection de l'environnement d'autre part. Il crée les conditions nécessaires à l'implantation des projets générant une importante fréquentation (projets de construction au sens des art. 91a ss OC) dans les pôles revêtant une importance stratégique au plan cantonal ou régional. Les installations doivent, de par leurs dimensions, être compatibles avec les objectifs environnementaux (bruit, air, nature et paysage) et tenir compte du système de transports existant.
- B19** Le canton et les régions déterminent, dans leurs instruments d'aménagement, les sites qui revêtent de l'importance à leur niveau.
Sites d'importance cantonale:
- Sites sur lesquels sont implantés des projets générant une importante fréquentation (PIF) occasionnant plus de 5000 trajets (trafic journalier moyen [TJM]) (mesure B_01).
 - Pôles de développement cantonaux (mesure C_04) qui se prêtent à l'implantation de PIF.
 - Emplacements retenus par une planification cantonale des infrastructures d'ordre supérieur (p. ex. dans le domaine de la santé ou de la formation).
- Sites d'importance régionale:
- Emplacements situés dans les communes relevant de la catégorie «centres urbains des agglomérations» selon le projet de territoire du canton de Berne (mesure C_02) ou dans des centres du 3^e niveau (mesure C_01). Le développement d'installations existantes dans des centres régionaux du 4^e niveau et dans des centres touristiques est également admis, mais à certaines conditions.
- **C11, C21, C22, C24**
- B20** Le canton a exposé dans un rapport les mesures propres à minimiser les besoins en énergie dans le domaine des transports. Les orientations sont maintenues dans les domaines de la gestion de la mobilité, de la mobilité douce, de la mobilité électrique, de l'aménagement du territoire, des TP et des mesures incitatives.

B2 Déplacements à pied et à vélo (mobilité douce)

Défis

Accroître la proportion des déplacements à pied et à vélo

Plus de la moitié de tous les déplacements et un tiers des trajets effectués en voiture font moins de trois kilomètres. Une étude de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) est parvenue à la conclusion que des mesures d'encouragement ciblées permettraient d'accroître la part du trafic cycliste dans une mesure pouvant atteindre 50 pour cent et celle des trajets accomplis à pied à raison de 20 pour cent dans les périmètres densément construits. Il serait donc avant tout possible de décharger efficacement les transports publics dans le noyau des agglomérations, ainsi que le réseau routier souvent très sollicité par le trafic motorisé et les transports publics dans l'ensemble du périmètre des agglomérations et dans les grandes localités. Dans l'espace rural, la mobilité douce contribue à une utilisation plus rationnelle des transports publics. Enfin, le trafic cycliste recèle également un important potentiel s'agissant des déplacements liés aux loisirs et au tourisme.

Créer des réseaux attractifs et sûrs

Les infrastructures destinées à la mobilité douce doivent être à la fois attractives et sûres pour inciter les usagers à se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture. Cette remarque vaut pour les trajets accomplis par les écoliers et les autres navetteurs ainsi que pour les déplacements de la vie quotidienne, mais aussi pour le trafic lié aux loisirs et au tourisme.

Les itinéraires doivent garantir la sécurité, offrir de bonnes interconnexions, permettre d'atteindre toutes les destinations importantes et comprendre des points d'intersection attractifs avec les autres moyens de transport (transports combinés de voyageurs). Par ailleurs, des emplacements à vélos doivent être disponibles en nombre suffisant dans les principaux lieux de destination tels que les arrêts des transports publics, les installations de loisirs et les magasins.

Objectifs

Le canton a fixé les objectifs et les principes de la promotion du trafic cycliste dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste, qui remplace le plan directeur cantonal pour le trafic cycliste et la conception directrice "Option vélo".

Les objectifs suivants revêtent une importance particulière pour l'organisation du territoire:

B21 Le canton encourage les déplacements à pied et à vélo surtout à l'intérieur des agglomérations, des centres et des pôles de développement cantonaux, de même que dans la perspective d'une optimisation des chaînes de mobilité et en ce qui concerne le trafic lié aux loisirs et au tourisme. En conséquence, la mobilité douce doit être traitée dans les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation ainsi que dans les projets d'agglomération. Afin que la mobilité douce devienne un pilier essentiel de la desserte capillaire en matière de transport de personnes, le canton veille, dans son domaine de compétence, à ce que les infrastructures en la matière soient sûres et attractives. Il soutient les communes et les régions au moyen de subventions d'investissement en application de la loi sur les routes, du plan du réseau routier ainsi que du plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre et du plan sectoriel pour le trafic cycliste.

B22 Les communes encouragent la mobilité douce par des mesures d'aménagement, d'organisation, d'agencement et de construction, voire de sensibilisation, dans les limites des compétences fixées. Elles planifient, construisent, exploitent et entretiennent des chemins pour piétons et des pistes cyclables, y compris pour les trajets scolaires, de même que, s'ils répondent à un besoin, des itinéraires se prêtant à la randonnée pédestre, à la pratique du VTT ou des rollers, ou encore à d'autres activités de loisir. Elles créent en outre, le cas échéant en collaboration avec des partenaires, des emplacements à vélos pratiques à proximité des bâtiments et places publics, et veillent à ce que de tels équipements soient également prévus près des installations de loisirs, des magasins, des arrêts des transports publics ainsi que des habitations. Enfin, elles accordent une attention particulière à la sécurité des enfants et adolescents qui se rendent à l'école à pied ou à vélo. Vu l'étendue des réseaux de loisirs, notamment des itinéraires locaux portant le label «La Suisse à vélo» ainsi que des itinéraires de VTT et de rollers de SuisseMobile, l'harmonisation à l'échelle régionale devrait être la règle (cf. art. 97, al. 1, 116 et 117 LC).

→ **B17, B52, B83, B84, B85**

B3

Transports publics

Contexte

L'offre de transports publics est fonction de la demande, du potentiel et des ressources disponibles. Le canton en est responsable au niveau local et, en collaboration avec la Confédération, à l'échelle régionale. Sa responsabilité englobe la définition et le financement de l'offre de transports publics locaux, la planification et le financement des infrastructures, ainsi que la coordination des projets avec la Confédération et les cantons voisins.

La loi sur les transports publics et l'ordonnance sur l'offre de transports publics indiquent, dans le domaine des transports de personnes, quelle doit être l'importance de la demande pour que le canton soit tenu d'offrir une desserte par les transports publics.

L'augmentation de la part des transports publics dans la répartition modale implique que l'offre s'adapte à l'évolution des besoins en matière de mobilité. Les performances des transports publics dans les agglomérations ainsi que la qualité de la desserte doivent être renforcées afin que ce mode de déplacement occupe le premier rang pour les trajets à l'intérieur et à destination des agglomérations ainsi qu'entre ces dernières.

Transports ferroviaires internationaux et nationaux

Défis

Raccorder le canton de Berne au réseau européen à grande vitesse

Pour la Suisse et le canton de Berne, le raccordement au réseau ferroviaire continental à grande vitesse est une préoccupation de premier ordre, et les conditions nécessaires à cet égard doivent être créées. Il appartient au canton de Berne, d'entente avec les cantons voisins – par exemple ceux de la Région capitale suisse –, de faire valoir efficacement ses intérêts auprès de la Confédération lorsque celle-ci est amenée à prendre des décisions relatives aux transports.

Infrastructures ferroviaires nationales

La même constatation vaut pour l'extension des infrastructures ferroviaires nationales: le canton doit défendre ses intérêts et invoquer ses besoins futurs sans équivoque auprès de la Confédération, et s'engager pour que les mesures nécessaires soient prises.

Objectifs

B31 En ce qui concerne le réseau international à grande vitesse, le canton porte une attention toute particulière aux liaisons pour le trafic d'affaires permettant d'effectuer l'aller et le retour le même jour lorsque la distance ne dépasse pas 500 km environ, pour un temps de parcours global de 6 à 8 heures au plus.

→ **B72, B73**

B32 Le canton veille à être raccordé de manière optimale au réseau ferroviaire national. A cet égard, les aspects suivants revêtent pour lui un intérêt particulier:

- aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg et de ses voies d'accès,
- renforcement du nœud de communications de Berne et de ses voies d'accès,
- cadence semi-horaire dans le réseau urbain,
- extension des capacités de la ligne du pied sud du Jura Bâle / Olten – Bienne – Lausanne / Genève,
- coordination optimale avec le RER bernois et le reste du trafic régional,
- liaisons directes avec les aéroports internationaux ainsi qu'avec les destinations du trafic de loisir et de tourisme.

Transports publics d'agglomération et régionaux

Contexte

L'offre du RER bernois est progressivement étendue. Assortie à celle des trains express régionaux, du trafic sur de longues distances et des autres moyens de transport régionaux, elle permet de relier entre eux les centres régionaux du canton et de ses voisins, de même que les pôles d'habitation et d'emplois. Dans le Grand Berne, le RER assure la desserte de masse de manière performante, et possède de nombreux points de transbordement avec les lignes de tram et de bus de la desserte capillaire.

Défis

La part des transports publics dans la répartition modale doit augmenter. A cette fin, il s'agit de concevoir l'offre de manière à encourager le transfert modal du trafic individuel motorisé vers le bus et le rail. Pour que ce transfert puisse avoir lieu, il importe que la disponibilité des transports publics soit élevée et que l'offre soit attrayante et de qualité, les ressources étant utilisées de manière aussi économique que possible.

Dans certains corridors ferroviaires, le RER bernois utilise les mêmes voies que le trafic sur de longues distances et les transports de marchandises. Dès lors, l'attribution des capacités limitées des tronçons en question ainsi que la détermination des clés de répartition des coûts en cas d'extension des infrastructures entraînent régulièrement des conflits entre les différents acteurs.

Objectifs

- B33** Dans la région de la ville fédérale, l'offre du RER bernois – la principale composante du trafic régional – est renforcée avant tout au sein de l'agglomération de Berne. Les liaisons entre les centres de la Région capitale suisse au moyen de trains express régionaux font l'objet d'améliorations ciblées, tout comme les autres moyens de transport régionaux.
- B34** Les déplacements vers et entre les agglomérations ainsi qu'à l'intérieur de celles-ci se font principalement avec les transports publics. L'offre et les capacités de la desserte capillaire sont renforcées dans les agglomérations. Les bus sont remplacés par des trams sur les lignes très fréquentées, avec à la clé un accroissement en termes de capacités et d'attrait. Les correspondances des bus et des trams avec le trafic ferroviaire régional et sur de longues distances sont optimisées dans les gares qui s'y prêtent. Enfin, une gestion efficace du trafic doit permettre de réduire la durée des trajets des transports publics routiers et de garantir les correspondances.
→ **B13**
- B35** Les priorités en matière d'investissement et les améliorations de l'offre sont planifiées à long terme, pour une période d'une vingtaine d'années.
→ **B86**
- B36** Le canton s'emploie à obtenir de la Confédération un (co)financement des infrastructures de transports publics prioritaires.
→ **B81**

B4

Trafic individuel motorisé

Contexte

Le principe de la planification axée sur l'offre sous-tend l'action du canton en matière de construction et de transformation des routes. Ce dernier réagit aux problèmes de saturation et augmente les capacités ou assure une meilleure fluidité en prenant avant tout des mesures au niveau du trafic, si possible dans l'espace routier disponible. Il applique le principe de la fluidification du trafic et tient compte, dans les processus de planification, de tous les modes de déplacement (voiture, vélo, marche à pied, transports publics routiers). Les nouvelles infrastructures de grande envergure font l'objet d'une appréciation générale englobant tous les moyens de transport. Les plans sont coordonnés avec ceux de la Confédération et des cantons voisins.

Routes nationales

Défis

Les routes nationales sont d'une grande importance pour l'intégration du canton dans les réseaux de communications tant nationaux qu'internationaux, en même temps qu'elles constituent l'épine dorsale de la desserte à l'échelle cantonale. Dans les agglomérations également, elles contribuent sensiblement à réduire le trafic sur le réseau routier de niveau inférieur. Un passage de témoin a eu lieu dans le cadre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT) s'agissant de la planification et du financement des routes nationales, qui sont désormais entièrement aux mains de la Confédération. Le canton n'est plus compétent que pour l'achèvement du réseau décidé en 1960,

Achever le réseau de routes nationales et le développer

c'est-à-dire de l'A5 à Bienne (tronçon est en service depuis 2017, tronçon ouest en cours de planification) ainsi que de l'A8 au Brünig (l'examen d'opportunité préconise une extension des capacités de la route du col). Il promeut activement ses intérêts vis-à-vis de la Confédération quant au développement du réseau de routes nationales (suppression des goulets d'étranglement et extensions).

Préserver la fonctionnalité des routes nationales

Le canton s'engage auprès de la Confédération pour que, dans les agglomérations surtout, la sécurité et la fonctionnalité des routes nationales soient maintenues malgré leur forte fréquentation, et pour que soient évitées des répercussions négatives sur la population, l'environnement ainsi que sur le réseau routier de catégorie inférieure.

Objectifs

B41 Le canton veille à l'achèvement du tronçon de l'A5 décidé par la Confédération en tenant compte des résultats obtenus par le groupe de dialogue au sujet de la branche ouest. Par ailleurs, il fait valoir à temps et efficacement ses intérêts et ses objectifs – lesquels découlent d'une approche intermodale – lors de la détermination des projets de développement du réseau de routes d'importance nationale (suppression des goulets d'étranglement et extensions), et il se comporte en partenaire fiable de la Confédération.

→ B13

Routes cantonales

Défis

Le plan du réseau routier (PRR), le crédit-cadre d'investissement routier et le crédit-cadre pour les travaux de gros entretien des routes cantonales sont des instruments de planification et de financement répondant aux exigences actuelles et propres à garantir le maintien de la valeur et le développement du réseau routier cantonal.

En raison de leur coût élevé et du fait que leur réalisation mobilise des ressources humaines et financières parfois pendant des années, il convient d'examiner systématiquement les projets les plus importants sous les angles du rapport coût/avantages, de leur influence sur le développement durable ainsi que de leur contribution à la réalisation des objectifs cantonaux en matière de développement territorial et de mobilité globale. L'utilité des projets pour l'économie publique doit être sérieusement analysée et il convient de fixer des priorités claires. Il y a en outre lieu d'examiner - par exemple au moyen d'études de corridors intermodales - si de petits et moyens projets réalisés à temps ou des solutions moins coûteuses ne présentent pas les mêmes avantages pour l'économie publique.

Objectifs

B42 Le canton de Berne dispose d'un réseau routier performant et sûr, garantissant une bonne accessibilité.

B43 Dans l'espace routier, les besoins de mobilité et de sécurité de tous les usagers sont harmonisés entre eux. Cet espace est en particulier aménagé de manière attrayante pour la mobilité douce. Le canton applique avant tout dans les agglomérations et sur les axes qui les desservent le modèle qui lui est propre, et qui préconise la coexistence plutôt que la domination dans le trafic routier, une attention particulière étant accordée aux transports publics qui utilisent la route. Il s'agit à cet égard de désamorcer les conflits et d'améliorer la qualité du milieu bâti.

B44 Les investissements en faveur du réseau routier sont prévus dans une démarche anticipatrice et tiennent compte des autres planifications concernant les transports. Les instruments déterminants sont le plan du réseau routier et le crédit-cadre d'investissement routier.

→ **A11, A12, B13, B14, B19, B87, C11**

Gestion du trafic

Défis

Avant toute construction ou extension de route, il convient d'épuiser les possibilités de maintien des infrastructures existantes et d'optimisation de leur utilisation. Les mesures les plus prometteuses, à cet égard, sont celles qui relèvent de la gestion du trafic dans les grandes et moyennes agglomérations. La gestion du trafic garantit la fluidité de celui-ci, empêche le trafic d'évitement dans les quartiers d'habitation et assure la desserte par les transports publics ainsi que l'horaire cadencé. Elle tient également compte des besoins de la mobilité douce.

Objectifs

B45 Au terme d'un projet pilote couronné de succès, un système de gestion du trafic sera peu à peu introduit définitivement dans la région bernoise et, si nécessaire, dans les autres agglomérations d'une certaine importance.

→ **B13, B14**

B5

Optimiser les chaînes de mobilité

Mobilité combinée

Défis

Les installations de type park-and-ride (P+R) et bike-and-ride (B+R) élargissent la zone de desserte des arrêts de transports publics, et sont susceptibles de soutenir les efforts consentis en matière de planification des transports pour éviter que le trafic n'augmente encore, aux heures de pointe, sur les routes déjà surchargées, et que les transports publics ne soient concurrencés. Sur la base du principe de politique des transports "Eviter – transférer – gérer harmonieusement", il s'agit de promouvoir, en matière de mobilité combinée, les installations P+R dans les zones périphériques et B+R sur l'ensemble du territoire. Dans le noyau des agglomérations bénéficiant d'une desserte capillaire performante, en effet, les installations B+R contribuent au désengorgement des routes et à la bonne utilisation des transports publics; au-delà, les deux types d'installations (P+R et B+R) facilitent l'accès aux transports publics depuis les périmètres à faible densité de population.

Une coordination des mesures prises par tous les intervenants aux niveaux cantonal et régional est nécessaire; elle doit avoir pour objectif de considérer et d'optimiser chaque chaîne de mobilité dans son intégralité. A cet égard, il s'agira d'utiliser aussi, à bon escient, les possibilités offertes par la gestion de la mobilité et la télématique des transports.

La nouvelle loi sur les routes entrée en vigueur en 2009 permet au canton de contribuer au financement d'installations de mobilité combinée. La condition, à cet égard, est l'inscription des projets dans le plan du réseau routier (art. 61 LR).

Objectifs

B51 Le canton soutient les conférences régionales et les entreprises de transport s'agissant de la planification et du financement

- d'installations P+R hors du noyau des agglomérations,
- d'installations B+R sur l'ensemble de son territoire.

B52 Le canton et les communes s'efforcent d'améliorer l'accès aux gares. Outre la promotion des installations P+R et B+R, il convient de raccourcir et de simplifier les accès piétonniers à partir des pôles d'habitation et d'activités proches ainsi que les correspondances avec les transports publics locaux.

→ **B13, B82**

B6 Transports de marchandises

Contexte

Les prescriptions fédérales ne laissent au canton que peu de possibilités d'exercer une influence sur les transports de marchandises par la route et par le rail. Il n'en reste pas moins que ce thème est important en raison du volume de marchandises transportées et de sa croissance prévisible.

Améliorer les conditions générales

Défis

Le canton de Berne se doit d'agir à trois niveaux afin d'améliorer en particulier les conditions régissant le trafic combiné ainsi que les transports de marchandises par le rail:

- garantie, par des mesures d'aménagement, des surfaces requises par l'approche intermodale, notamment en vue du raccordement des grandes zones industrielles et artisanales situées à proximité du réseau ferroviaire à ce même réseau;
- subventions aux investissements en faveur de terminaux de marchandises ou de centres de transit pour le trafic combiné ainsi que d'autres infrastructures nécessaires au trafic combiné;
- défense des intérêts cantonaux dans le cadre de la mise en place du système national de trafic combiné, système qu'il s'agit en outre de compléter par des lignes d'alimentation (raccordement).

Objectifs

B61 Le canton définit une stratégie intermodale sur le transport de marchandises et la logistique qui sert d'instrument de pilotage dans ces domaines. Cette stratégie vise à garantir un approvisionnement en marchandises efficace et durable de la population et de l'économie et à assurer les surfaces nécessaires à la logistique en tenant compte des divers besoins en matière d'espace et de transport.

B62 Le canton fait en sorte que l'accès des régions au réseau de transports de marchandises soit attrayant et à ce que le système soit performant. Les emplacements des installations du trafic combiné (terminaux) doivent être désignés par la Confédération, les cantons, les associations régionales d'aménagement, les villes et les communes ainsi que les exploitants privés compte tenu des besoins de l'économie et du développement du milieu bâti.

B63 Les axes routiers sont aménagés pour la circulation des 40 tonnes à l'occasion des travaux d'entretien ordinaires, ou dans le cadre de projets de construction de routes ou de réparation de ponts, lorsque cette mesure se révèle particulièrement profitable à l'économie.

B64 Le canton soutient les démarches novatrices visant à diminuer les transports de marchandises ou à les gérer plus harmonieusement. Les pôles de développement destinés à des affectations générant d'importants transports de marchandises qui sont définis dans le plan directeur doivent être raccordés au réseau ferroviaire et se situer à proximité d'un accès au réseau routier national.

B65 Le canton veille à la désignation d'itinéraires d'approvisionnement opportuns et répondant aux besoins de l'économie pour les transports exceptionnels sur les routes nationales, cantonales et communales. Ainsi, les propriétaires routiers aménagent uniquement les

tronçons qui doivent l'être selon les exigences spécifiques aux transports exceptionnels et les routes d'approvisionnement empruntées régulièrement pour ce type de transports sont disponibles durablement.

B7

Transports aériens

Contexte

Le domaine des transports aériens relève de la compétence fédérale. Il est réglé par la loi sur l'aviation (LA), l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA), l'ordonnance sur les atterrissages en campagne (OSAC) et le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Le canton est entendu par la Confédération lors des procédures régies par le droit fédéral d'octroi de concession ou d'autorisation d'exploitation ainsi que d'approbation de plan pour des projets de construction ou de règlement d'exploitation. La mise en œuvre de la politique en matière de transports aériens ressortit elle aussi à la Confédération, qui se fonde, dans le domaine de l'aviation civile, sur l'instrument de planification et de coordination qu'est le PSIA. Celui-ci sert de base à la planification, à la construction et à l'exploitation des infrastructures, s'agissant notamment des concessions et du règlement d'exploitation.

Inscrire le réseau de communications dans la perspective du développement durable

Défis

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

Aéroport de Berne-Belp: concilier des besoins divers

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

Préserver et optimiser les infrastructures destinées aux hélicoptères

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

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

Limiter l'utilisation des places d'atterrissage en montagne

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

Objectifs

- B71** Le canton soutient l'aéroport de Belp-Berne en tant qu'aéroport régional. Celui-ci possède l'infrastructure nécessaire aux vols de ligne et aux vols charters, inscrivant le site économique bernois et la Région capitale suisse dans le trafic international, et assure en particulier une liaison avec les capitales européennes. L'aéroport doit se développer dans la mesure où les besoins économiques de la région le requièrent et où il existe un intérêt public à des prestations aéronautiques.
- B72** Le canton s'assure que les exigences et les conditions générales applicables à l'ensemble des aérodromes et hélicoptères ainsi qu'à l'aéroport de Belp-Berne soient inscrites dans des fiches du PSIA à jour. Il veille en outre à une pondération équitable des intérêts en présence.
- B73** Le canton est favorable aux infrastructures destinées à la navigation aérienne et aux vols d'intérêt public, mais adopte une politique restrictive vis-à-vis des vols répondant à des besoins uniquement privés. Il s'engage en faveur d'un trafic aérien aussi respectueux que possible de la société et de l'environnement. De son point de vue, les hélicoptères, champs d'aviation et places d'atterrissage en montagne existants suffisent à garantir l'intérêt public.

B8 Instruments de planification et d'aménagement

Contexte

Le Conseil-exécutif a formulé ses principes de politique des transports dans sa stratégie de mobilité globale. Ils sont axés autour d'une planification et de solutions intermodales, harmonisées avec les objectifs de l'urbanisation, qui relèvent de toute une palette d'instruments cantonaux, régionaux et communaux.

Le système global de transports est planifié à court, à moyen et à long terme dans le plan du réseau routier, le programme de développement stratégique des routes nationales, le crédit-cadre d'investissement routier, le crédit-cadre cantonal d'investissement pour les transports publics, le programme fédéral de développement stratégique de l'infrastructure

ferroviaire (transports régionaux et longue distance), l'arrêté sur l'offre de transports publics, le plan sectoriel pour le trafic cycliste ainsi que le plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre, compte tenu des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation. S'agissant des projets d'infrastructures, les priorités sont déterminées compte tenu des critères du développement durable et du rapport coûts/avantages. Les communes complètent la planification des transports de niveau supérieur dans le cadre de l'aménagement local, par exemple par l'édiction de leur propre plan directeur des transports. Outre l'équipement des terrains à bâtir, elles définissent en particulier les réseaux de liaisons piétonnes et cyclistes, d'autres réseaux destinés à la mobilité douce ainsi que les mesures visant à remédier aux interruptions de tels réseaux et à combler leurs lacunes sur le plan qualitatif.

Projets d'agglomération "transports et urbanisation" / conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU)

Contexte

Défis

Les projets bernois d'agglomération "transports et urbanisation", qui coordonnent le développement des transports et l'urbanisation dans chacune des agglomérations, sont la composante essentielle de la planification des infrastructures destinées aux transports et sont nécessaires à l'obtention d'un cofinancement de la part de la Confédération. Les projets bernois de la première génération ont été remis à cette dernière fin 2007. Les mesures qu'ils énoncent sont mises en œuvre depuis 2011. Quant aux mesures des projets de la deuxième génération, déposés à la mi-2012, elles sont en cours de réalisation depuis 2015. La mise en œuvre des projets de la troisième génération doit débuter en 2019. Avec les nouvelles modalités de financement, le fonds d'infrastructure a été transformé en un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) permettant un cofinancement de la Confédération non limité dans le temps en faveur des mesures destinées au trafic qui sont prévues dans les projets d'agglomération. Le programme "trafic d'agglomération" dispose ainsi de ressources qui pourront être affectées aux futures générations de projets d'agglomération.

L'harmonisation, sur tout le territoire cantonal, du développement des transports et de l'urbanisation est garantie par les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Les CRTU intègrent les projets d'agglomération au sens du droit fédéral.

Objectifs

B81 Le canton veille à la mise en œuvre des projets d'agglomération ainsi que des mesures qu'ils énoncent. Il s'engage tout particulièrement en faveur de la réalisation, dans les délais, des projets qui présentent de l'intérêt à son niveau, et s'emploie à obtenir en temps utile un cofinancement de la part de la Confédération, dont il est l'interlocuteur.

B82 Le canton énonce des consignes applicables aux conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU), dont il suit la révision par les conférences régionales et les régions d'aménagement. Il examine les CRTU qui lui sont remises et les harmonise avec ses propres plans, tout en les réunissant en une synthèse cantonale.

→ **B13, B14, B83, B86, B87**

Déplacements à pied et à vélo (mobilité douce)

Défis

Le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste fixe les itinéraires cyclables constitutifs du réseau cantonal destiné au trafic cycliste quotidien et de loisir. Lors d'adaptations, il tient compte de manière appropriée de l'évolution du droit et de la technique ainsi que du développement touristique. S'agissant du trafic cycliste quotidien, il privilégie les éléments du réseau qui sont importants et fixe ainsi des priorités en faveur d'itinéraires susceptibles d'avoir un impact important pour ce moyen de transport. Cet instrument permet la prise en compte du trafic cycliste lors de la planification et de la construction de routes, et désigne les itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées que le canton subventionne (art. 59 LR).

Le plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre définit les quelque 10 000 kilomètres de chemins de randonnée que compte le canton de Berne. Il désigne les principaux itinéraires pédestres et les itinéraires complémentaires. Le canton subventionne les communes pour des investissements en faveur des itinéraires principaux (art. 60 LR).

Objectifs

- B83** Le canton fait en sorte de mettre un réseau d'itinéraires attrayants et sûrs à la disposition du trafic cycliste quotidien et de loisir. Il tient compte des besoins de la mobilité douce lors de la planification, de la construction et de l'exploitation des routes.
- B84** Le canton conçoit un réseau d'itinéraires de randonnée pédestre attrayant, qui prenne en considération la prédilection des randonneurs pour les chemins sans revêtement en dur et intègre les voies de communication historiques de la Suisse en tant qu'éléments paysagers attrayants pour le tourisme. L'accessibilité du réseau depuis les gares et les autres stations des transports publics doit être optimale.
- B85** Le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre et le plan sectoriel pour le trafic cycliste sont conçus comme des instruments de conduite, de planification et d'information au moyen desquels le canton met en œuvre, sur le plan spatial, ses propres consignes et celles de la Confédération. Ils créent la transparence et garantissent, au sens de l'aménagement du territoire, l'utilisation à long terme des itinéraires cyclables et de randonnée pédestre. De plus, ils permettent la coordination des plans à un stade précoce s'agissant des activités ayant des répercussions spatiales des autorités de la Confédération, du canton, des cantons voisins, des régions et des communes.

→ **B16, B17, B21, B22, B51, B52, B82**

Transports publics

Défis

Les conférences régionales établissent les schémas d'offre régionaux sur la base d'études de corridors et de plans partiels. Ces schémas, qui désignent les priorités régionales, ont en règle générale une portée quadriennale. Ils servent de fondement à l'élaboration du schéma d'offre cantonal, qui sous-tend à son tour l'arrêté sur l'offre. Ce dernier relève de la compétence du Grand Conseil.

En ce qui concerne le rail, les investissements d'infrastructure sont coûteux, ont un effet à très long terme et doivent être projetés soigneusement, à large échelle, en raison de leur

Schéma d'offre et arrêté sur l'offre

impact sur le territoire. La planification et le financement relèvent de la Confédération depuis l'acceptation du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) ainsi que du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), exception faite des transports publics locaux (projets de tram). Le canton, en collaboration avec ses voisins, fait valoir ses intérêts dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire et apporte ainsi sa contribution au renforcement des transports publics à long terme. Les projets cantonaux de développement peuvent être intégrés de la sorte dans les plans stratégiques de la Confédération.

Objectifs

- B86** Le canton fait valoir ses intérêts à long terme à la poursuite du développement des TP dans le cadre des planifications de la Confédération (PRODES et autres).
→ **B13, B14, B33, B34, B35, B81, B82**

Trafic privé

Défis

Plan du réseau routier

Le plan du réseau routier, assorti au crédit-cadre d'investissement routier, a remplacé le programme de construction des routes. Arrêté en juin 2013 par le Conseil-exécutif, il a depuis lors fait l'objet d'adaptations périodiques. Le Grand Conseil approuve tous les quatre ans le crédit-cadre d'investissement routier sur la base du plan du réseau routier.

Le plan du réseau routier définit succinctement les quelque 2100 kilomètres du réseau des routes cantonales, qu'il répartit en trois catégories: A, B et C. Il décrit sommairement les besoins en matière de financement de l'entretien et de l'aménagement de l'infrastructure routière. Il présente par ailleurs les modifications du réseau d'importance stratégique qui sont envisagées pour les 16 années à venir et énumère les grands projets entraînant des dépenses nouvelles nettes supérieures à deux millions de francs.

Réagir aux conséquences du changement climatique

Le plan du réseau routier est coordonné avec d'autres instruments ayant trait aux transports et se fonde en particulier sur les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU), qui ont une portée à long terme. Il n'est toutefois en rien statique, mais au contraire susceptible de modifications plus fréquentes en raison du changement climatique, en particulier dans les régions alpines et préalpine où les événements naturels extrêmes sont toujours plus rapprochés, avec une augmentation des risques à la clé. Une importance accrue doit donc être accordée, à l'avenir, aux mesures destinées à sécuriser l'infrastructure routière.

Routes nationales: FORTA et PRODES

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sert, avec le programme de développement stratégique (PRODES), à la planification de tous les travaux d'extension et d'accroissement de capacité de routes nationales. A l'heure actuelle, ce dernier renferme l'ensemble des projets qui faisaient partie du programme d'élimination des goulets d'étranglement (PEG). Il importe, pour le canton de Berne, de faire valoir ses intérêts en la matière.

