



Interfaces de transport dans le canton de Berne

Aide-mémoire sur les rôles et les tâches

Version
Auteur-es

Approuvé par les chefs d'office
Pascal Gamper, Fiona Gilgen, Muriel Odiet, Deborah Bösch

Publication DTT / DIJ

02.10.2023



Source : DTT

1 Contexte et buts

Le canton de Berne définit les interfaces de transport (IFT) comme des installations visant à gérer le trafic et la mobilité de manière plus efficace et durable ainsi qu'à réduire la charge de trafic. Différents réseaux de transport se rejoignent dans les IFT, faisant se rencontrer divers modes de transport et offres de mobilité. Une IFT est un lieu fonctionnel et organisé de manière efficace, qui permet le transfert entre les différents modes de transport. Outre les infrastructures techniques, des éléments spécifiques (p. ex. offres de mise en réseau numériques) peuvent améliorer l'attractivité et l'efficacité d'une IFT selon sa situation et sa taille.

Le présent aide-mémoire met l'accent sur les IFT de voyageurs-euses et les rôles de la Confédération, du canton, des régions et des communes. Les interfaces de transport du trafic de marchandises sont traitées dans le cadre des travaux relatifs à la stratégie sur le transport de marchandises et la logistique.

L'aide-mémoire a été élaboré conjointement par les offices cantonaux des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT), des transports publics et de la coordination des transports (OTP) et des ponts et chaussées (OPC). Il a pour but de fournir une définition commune des interfaces de transport afin qu'elles puissent être évaluées et inscrites uniformément dans les instruments de planification. Il doit également apporter un soutien lors de la planification et de la réalisation des IFT. L'aide-mémoire est destiné aux régions et communes bernoises, aux entreprises de transport bénéficiant d'une concession et aux autres exploitant-es d'installations ainsi qu'aux services cantonaux concernés.

2 Instruments fédéraux pour les interfaces de transport

Au niveau fédéral, les conditions-cadres stratégiques relatives aux interfaces de transport sont fixées dans les instruments suivants :

- Plan sectoriel des transports – partie Programme ([Mobilité et territoire 2050 – Plan sectoriel des transports – partie Programme \[admin.ch\]](#))
- Programme Interfaces multimodales ([Interfaces multimodales \[admin.ch\]](#))
- Programme en faveur du trafic d'agglomération ([Programme en faveur du trafic d'agglomération \[admin.ch\]](#))

3 Principes stratégiques du canton de Berne

Les principes stratégiques concernant les interfaces de transport sont présentés dans le plan directeur du canton de Berne et dans la stratégie de mobilité globale 2022 du canton de Berne.

- Plan directeur du canton de Berne, Stratégie ([Contenu du plan directeur \[be.ch\]](#))
- Stratégie de mobilité globale 2022 ([Stratégie de mobilité globale \[be.ch\]](#))

Pour résumer, les principes stratégiques du canton concernant les IFT sont :

- Le canton approuve les travaux de la Confédération concernant les interfaces de transport. L'optimisation et la promotion des IFT sont déjà réalité dans le canton de Berne (p. ex. subventions cantonales pour les plateformes de correspondance et pour les installations park-and-ride et bike-and-ride).
- La politique de transport actuelle et future du canton de Berne en matière d'IFT se base sur le principe de décentralisation : des lieux de transfert attractifs depuis les modes de transport individuels vers les transports collectifs doivent être à disposition le plus près possible du lieu de départ, afin de délester le réseau routier et de permettre aux voyageurs-euses d'effectuer la plus grande partie de leur trajet avec les TP ou des modes de transport économisant l'espace. Pour ce faire, les interfaces de transport dans les zones rurales et périurbaines sont particulièrement importantes. Il est donc impératif d'analyser en profondeur la typologie fédérale des IFT du point

- de vue du canton et des régions, car celle-ci ne doit pas contrevenir aux dispositions (p. ex. projets générant une importante fréquentation [PIF]) et aux axes directeurs cantonaux.
- Les interfaces de transport doivent principalement permettre un changement optimal de mode de transport. Selon la situation et le volume des flux de trafic, il est possible de compléter la fonctionnalité de l'IFT avec des offres et services spécifiques (p. ex. point de retrait de commandes, boîtes aux lettres, bancomat, kiosque, etc.) pour autant que cela n'engendre pas de trafic supplémentaire au niveau supralocal.
 - L'impact souhaité d'une IFT sur le milieu bâti environnant dépend de son type (voir typologie, ch. 5). Le potentiel d'urbanisation est examiné de manière différenciée, notamment en tenant compte de la qualité de l'offre de TP existante ou future de l'interface de transport. Grâce à son interaction avec le milieu bâti, l'IFT devient partie intégrante de la structure d'urbanisation.

4 Rôles et répartition des tâches

Afin de planifier, développer et réaliser les interfaces de transport de manière judicieuse et efficace, il convient de définir clairement les rôles et les tâches des nombreuses parties prenantes. Il faut notamment veiller à garantir la vision globale du système en plus des aspects relatifs à l'organisation, au rattachement, au financement et à la réalisation des IFT.

4.1 Rôle et tâches de la Confédération

Le but principal de la Confédération est de favoriser les interfaces de transport par le biais de différentes activités de planification et de mise en œuvre. La Confédération souligne que la collaboration entre les échelons étatiques en matière d'IFT doit se poursuivre au niveau de la planification et de la conception, en accordant une importance particulière à l'harmonisation entre le trafic et l'espace. Son rôle consiste principalement à fournir les bases et informations nécessaires ainsi qu'à cofinancer des mesures concrètes (fonds d'infrastructure ferroviaire [FIF], fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération [FORTA], notamment via les projets d'agglomération).

- La Confédération définit le **cadre de planification** pour les interfaces de transport dans le plan sectoriel des transports – partie Programme. Elle y propose également une définition des types d'interfaces sur la base de leur localisation et de leur fonction dans le système global de transport.
- La Confédération accompagne les autres échelons étatiques du point de vue technique. Elle élabore des **études de base** et apporte son soutien pour les **travaux de conception méthodologique**. Plusieurs études de base concernant la localisation, les potentiels, les facteurs de réussite et les mesures d'accompagnement des interfaces de transport ont déjà été publiées dans le cadre du programme Interfaces multimodales.
- En collaboration avec d'autres partenaires, la Confédération élabore des **projets et études pilotes** dans des zones types.
- La Confédération **cofinance** différents éléments des interfaces de transport via les programmes d'infrastructure (FIF pour les éléments liés aux chemins de fer, p. ex. passages souterrains) et les projets d'agglomération. Ces derniers permettent de financer différents éléments qui ne peuvent pas être financés par le FIF. Les interfaces de transport situées en dehors du périmètre d'une agglomération peuvent aujourd'hui déjà être financées par le biais des projets d'agglomération s'il est démontré qu'elles apportent une contribution importante à la gestion durable du trafic dans le centre de l'agglomération (voir ch. 5). Les autres IFT dans les zones rurales ne peuvent actuellement pas être directement cofinancés par la Confédération. Ce sujet fait néanmoins l'objet de clarifications au niveau fédéral suite à une intervention parlementaire.

4.2 Rôle et tâches du canton

Le canton est responsable de la préparation et de la mise à disposition des bases nécessaires. Il établit des directives pour la planification détaillée dans les instruments régionaux et communaux ou dans les planifications spécifiques à un site.

- Le canton établit les **bases de planification** (recensement du trafic, structure planifiée de l'espace, prévisions de développement, etc.) et les met à disposition. De plus, il définit les conditions-cadres en matière de trafic (p. ex. objectifs stratégiques pour l'évolution du trafic, stratégie de mobilité globale, planifications des TP et principes stratégiques pour la planification des interfaces de transport dans le canton de Berne).
- Sur la base des types d'IFT fédéraux et conformément au plan sectoriel des transports, le canton élabore des **principes directeurs** pour les différents types d'IFT et les attribue aux différents types d'espace selon le projet de territoire du canton de Berne.
- Sur la base des directives cantonales, le canton examine et verse les **subventions cantonales définies par la loi** (voir tableau en fin de document) pour les planifications et les infrastructures telles que les plateformes de correspondance (OTP) et les installations P+R/B+R importantes.
- Le canton assume une fonction de coordination supérieure. Pour ce faire, les représentant-es du canton participent si nécessaire aux études de planification et de conception des partenaires externes et s'assurent du respect des axes directeurs de la stratégie de mobilité globale du canton de Berne (SMG), du plan directeur cantonal et des principes directeurs cantonaux présentés au chapitre 5 du présent aide-mémoire.
- Le canton s'assure que les régions et les exploitant-es intègrent des réflexions **suprarégionales** dans leurs planifications.
- **Traitement des demandes relatives à des projets de réalisation concrets** (aménagement et construction de sites/installations individuels) : En cas de question, le canton renvoie aux axes directeurs de la SMG, au plan directeur cantonal et aux principes directeurs cantonaux. Le canton n'est pas le maître d'ouvrage des interfaces de transport, mais peut réaliser certains éléments dans le cadre de ses responsabilités (p. ex. places d'arrêt de bus sur les routes cantonales) et verser des subventions d'investissement (voir chap. 6). Les représentant-es du canton ne participent pas activement aux projets de réalisation.

4.3 Rôle et tâches des régions, communes, entreprises de transport et exploitant-es

La planification et la réalisation des installations relèvent de la compétence des régions, communes, entreprises de transport et exploitant-es.

- **Les régions sont chargées de**
 - mettre en évidence les interactions entre les différents modes de transport et interconnecter de manière efficace les différents réseaux de transport au sens d'une approche globale et d'une harmonisation étroite avec l'urbanisation ;
 - définir et prioriser les sites des IFT sur la base des principes stratégiques du plan directeur et de la Stratégie de mobilité globale du canton de Berne ;
 - émettre des recommandations spécifiques aux sites pour les éléments importants des installations ;
 - garantir la coordination au niveau régional et la prise en compte de réflexions supracommunales ;
 - assurer du point de vue de la planification la mise en œuvre des directives fédérales et cantonales définies dans les projets d'agglomération et les CRTU (y compris la définition/garantie des mesures de soutien incitatives ou contraignantes).
- **Les communes sont chargées de**
 - fixer/prendre en compte la conception globale de la région dans les instruments de planification communaux et définir les bases juridiques de planification ;

- planifier et optimiser les voies d'accès ainsi que les réseaux cycliste et piéton autour des IFT ;
 - intégrer les interfaces de transport dans le tissu urbain et l'aménagement du territoire en général ;
 - assurer la coordination entre les responsables de projet pour certains éléments des installations ;
 - assurer la coordination lors de la planification et de la réalisation des travaux ;
 - assurer la coordination en cas de dépôt de demandes de tiers auprès de la commune ou de demandes de la commune auprès du canton ou de la Confédération ;
 - assurer le suivi et le controlling du système global et optimiser les installations si cela s'avère nécessaire.
- **Les exploitant-es et entreprises de transport sont chargées de**
- définir les éléments des installations importants sur la base des types d'IFT régionaux ;
 - assurer la planification détaillée et la réalisation des travaux ;
 - entretenir et exploiter les différentes offres de mobilité et infrastructures autour des IFT ;
 - soumettre les demandes de subventions cantonales.

5 Types d'interfaces de transport : principes directeurs cantonaux

Le plan sectoriel des transports, partie Programme de la Confédération définit une typologie des interfaces de transport multimodales. Sur la base de leur localisation et de leur fonction, celui-ci définit cinq types (types I à V). Au vu de ses propres principes stratégiques directeurs et des spécificités locales (trafic et urbanisation), le canton de Berne a choisi d'appliquer la typologie suivante aux interfaces de transport :

Type	Dénomination	Situation	Fonction	Classement du point de vue cantonal
I	Interface principale d'une grande agglomération	Ville principale d'une grande agglomération	Transfert depuis le trafic ferroviaire longue distance et régional vers le trafic urbain (TP, trafic cycliste et piéton et offres de mobilité alternatives)	IFT axée principalement sur le passage vers les TP classiques et les autres moyens de transport économes en surface comme le vélo et la marche (y compris vélos électriques => B+R) et les engins de déplacement personnel (EDP, p. ex. trottinettes électriques). Doit également prévoir de la place pour inclure les transports individuels publics (p. ex. taxi), les offres de partage et les offres à la demande. Favorise l'urbanisation interne aux alentours du site. Peut et doit être complétée par des offres et services spécifiques. Doit être améliorée pour permettre l'accès et le passage du trafic cycliste et piéton (TCP) et doit être aménagé de manière attrayante sur le plan urbanistique.
II	Interface secondaire d'une grande agglomération	Dans la ville principale d'une grande agglomération ou à proximité	Transfert depuis le trafic régional vers le trafic urbain (TP, trafic cycliste et piéton), potentiel pour la liaison vers	IFT axée principalement sur le passage vers les TP classiques et les autres moyens de transport économes en surface comme la marche et le vélo (vélos électriques => B+R) et les engins de déplacement personnel (EDP, p. ex. trottinettes électriques).

Type	Dénomination	Situation	Fonction	Classement du point de vue cantonal
		(« ceinture urbaine »)	le trafic longue distance	<p>Doit également prévoir de la place pour inclure les transports individuels publics (p. ex. taxi), les offres de partage et les offres à la demande.</p> <p>Favorise l'urbanisation interne aux alentours du site ; donne une impulsion pour d'autres développements aux alentours du site et pour des réflexions à grande échelle relatives à l'utilisation, y compris la garantie des surfaces destinées aux offres de transport (la possibilité d'une extension du milieu bâti peut être considérée, mais en faisant preuve de retenue).</p> <p>Peut être complétée par des offres et services spécifiques. Doit être améliorée pour permettre l'accès et le passage du TCP et doit être aménagé de manière attrayante sur le plan urbanistique.</p>
III	Interface centrale d'une moyenne/petite agglomération	Dans le centre d'une petite/moyenne agglomération	Fonctions similaires aux IFT de type I, mais avec une importance plus marquée du transfert depuis le TIM vers le trafic régional et longue distance	<p>IFT axée principalement sur le passage vers les TP classiques et les autres moyens de transport économes en surface comme la marche et le vélo (y compris vélos électriques => B+R) et les engins de déplacement personnel (EDP, p. ex. trottinettes électriques).</p> <p>Doit également prévoir de la place pour inclure les transports individuels publics (p. ex. taxi), les offres de partage et les offres à la demande.</p> <p>Mise en place de mesures contraignantes complémentaires (en particulier avec une stratégie des places de stationnement).</p> <p>Favorise l'urbanisation interne aux alentours du site ; donne une impulsion pour d'autres développements aux alentours du site et pour des réflexions à grande échelle relatives à l'utilisation, y compris la garantie des surfaces destinées aux offres de transport (la possibilité d'une extension du milieu bâti peut être considérée, mais en faisant preuve de retenue).</p> <p>Peut être complétée par des offres et services spécifiques. Doit être améliorée pour permettre l'accès et le passage du TCP et doit être aménagé de manière attrayante sur le plan urbanistique.</p>
IV	Interface d'un nœud régional	Situation centrale à l'intérieur	Transfert depuis le TIM, les TP routiers ainsi que le trafic	Harmonisée avec IFT de type VII (complémentaire)

Type	Dénomination	Situation	Fonction	Classement du point de vue cantonal
		(centre secondaire) ou en dehors d'une agglomération	cycliste et piéton vers le trafic ferroviaire régional et longue distance	<p>Mise en place de mesures contraignantes complémentaires (en particulier avec une stratégie des places de stationnement).</p> <p>Favorise l'urbanisation interne aux alentours du site ; des extensions du milieu bâti peuvent être examinés dans les pôles régionaux d'urbanisation.</p> <p>Peut être complétée par des offres et services spécifiques. Doit être améliorée pour permettre l'accès et le passage du TCP et doit être aménagé de manière attrayante sur le plan urbanistique.</p>
V(a)	Interface de rabattement du TIM I	Différents types d'emplacements au croisement entre des routes nationales et des arrêts de TP bien desservis, allant de « à proximité du centre » à « en dehors de la zone urbaine ».	Transfert depuis le TIM vers les TP (trafic urbain ou régional, P+R)	<p>Différenciation entre deux types d'interfaces de rabattement du TIM dans le canton de Berne. Ce type d'interface n'est pas prioritaire et ne doit être créé qu'à titre exceptionnel. À examiner attentivement.</p> <p>Option valable uniquement si le réseau routier au croisement entre les autoroutes et le réseau routier local est fortement surchargé et qu'une interface de ce type permettrait de réduire efficacement la surcharge de trafic.</p> <p>Doit impérativement être desservie par les TP de manière optimale.</p> <p>Mise en place de mesures contraignantes complémentaires (en particulier avec une stratégie des places de stationnement).</p> <p>Interface axée principalement sur le transfert optimal entre les différents moyens de transport ; ne doit pas encourager l'urbanisation aux alentours du site.</p> <p>La possibilité de mettre en place des offres et services spécifiques peut être examinée ; il convient toutefois de faire preuve de retenue (pour éviter des effets incitatifs).</p>
V(b)	Interface de rabattement du TIM II	Départ : le plus près possible de la localité source. Destination : un site d'activité (places de travail) ou une IFT de type V(a)	Interface de rabattement du TIM (covoiturage, de P+P à P+R)	<p>Différenciation entre deux types d'interfaces de rabattement du TIM dans le canton de Berne. Ce type d'interface n'est pas prioritaire et ne doit être créé qu'à titre exceptionnel. À examiner attentivement.</p> <p>Uniquement dans les régions où il n'est pas possible de mettre à disposition une offre de TP/une</p>

Type	Dénomination	Situation	Fonction	Classement du point de vue cantonal
		au sens d'un P+R		<p>offre de TP concurrentielle et où il existe une demande suffisante pour les installations de park-and-pool. Située dans un lieu présentant un potentiel pour des chaînes de mobilité multimodales (au niveau des arrêts de TP bien reliés aux villes et aux communes de l'agglomération ou au niveau des sites d'activité).</p> <p>Mise en place de mesures contraignantes complémentaires (uniquement places de stationnement pour park-and-pool, sensibilisation aux avantages du park-and-pool, promotion des applis de covoiturage, signalisation et communication, stratégie des places de stationnement correspondante).</p> <p>Interface axée principalement sur le transfert vers les communautés de trajet (lieu de départ) et sur le transfert optimal entre les différents moyens de transport (lieu d'arrivée) ; ne doit pas encourager l'urbanisation aux alentours du site</p> <p>Pas d'offres et services complémentaires sur le lieu de départ ; mise en place d'offres et services spécifiques sur le lieu d'arrivée envisageable, il convient toutefois de faire preuve de retenue (pour éviter des effets incitatifs).</p>
VI	Interface de tourisme et de loisirs	Point de départ pour les destinations importantes du trafic de loisirs	Bus à la demande, bus pour skis et vélos, etc.	<p>Considérée comme un type d'IFT dans le canton de Berne.</p> <p>Axée sur le trafic de loisirs et pas sur le trafic pendulaire. Prise en compte des spécificités horaires des flux de trafic.</p> <p>Doit être étendue et proposée dans les zones présentant un potentiel pour des chaînes de mobilité multimodales.</p> <p>L'infrastructure pour les offres à la demande et les offres de partage doit être examinée.</p> <p>Mise en place de mesures contraignantes complémentaires (sensibilisation, promotion des applis de covoiturage, signalisation et communication, stratégie des places de stationnement correspondante).</p> <p>Interface axée principalement sur le transfert optimal entre les différents moyens de transport ; ne doit pas encourager les développements urbains aux alentours du site.</p>

Type	Dénomination	Situation	Fonction	Classement du point de vue cantonal
				Mise en place d'offres et services envisageable, possibilités néanmoins limitées (pour éviter des effets incitatifs).
VII	P+R et B+R décentralisés	Répartis sur le territoire cantonal	Le plus près possible de la source du trafic, avec un grand potentiel pour un transfert précoce vers des modes/moyens de transport économisant l'espace et causant le moins d'émissions possibles	<p>Considérée comme un type d'IFT dans le canton de Berne. Type d'IFT important pour appliquer le principe de décentralisation et permettre un transfert précoce vers des moyens de transport économes en espace.</p> <p>Doit être étendue et proposée dans les zones présentant un potentiel pour des chaînes de mobilité multimodales (au niveau des arrêts de TP bien reliés aux villes et aux communes de l'agglomération avec des zones d'habitation alentour dispersées et mal desservies par les TP).</p> <p>Mise en place de mesures contraignantes complémentaires (notamment une stratégie des places de stationnement correspondante).</p> <p>Interface axée principalement sur le transfert optimal entre les différents moyens de transport ; ne doit pas encourager les développements urbains aux alentours du site.</p> <p>Pas d'offres et services ou uniquement des offres et services secondaires.</p>

6 Subventions fédérales et cantonales relatives aux interfaces de transport

Objet	Base légale	Office compétent
Subventions d'investissement de la Confédération		
Subventions d'investissement versées pour : <ul style="list-style-type: none"> - passages souterrains nécessaires (100 %) - installations B+R (cofinancement 50 %) - autres passages souterrains (év. cofinancement) - pas de financement des installations P+R et des arrêts de TP du trafic local 	Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)	Office fédéral des transports (OFT)
Subventions d'investissement pour les éléments d'interfaces de transport situés dans les agglomérations ou qui ont un effet attesté sur le trafic dans une agglomération et qui ne sont pas financés par le biais du FIF	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA)	Office fédéral du développement territorial (ARE)
Subventions d'investissement du canton de Berne		
Subventions d'investissement pour les installations P+R et B+R	Art. 61 de la loi sur les routes (LR)	Office des ponts et chaussées (OPC)

Subventions d'investissement pour les infrastructures de transport communales situées dans les agglomérations, pour autant que la Confédération participe à la mesure	Art. 62 LR	Office des ponts et chaussées (OPC)
Subventions pour les plateformes de correspondance des TP	Art. 5 de la loi cantonale sur les transports publics (LCTP) Directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics, ch. 7.3 et 7.4	Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP)
Subventions de planification du canton de Berne		
Subventions pour les plans de route régionaux	Art. 64 LR	Office des ponts et chaussées (OPC)
Subventions de projets de tiers (conférences régionales des transports/conférences régionales en particulier) dans le domaine des transports publics et de la coordination des transports	Art. 11 LCTP	Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP)
Subventions de planification accordées aux régions d'aménagement et/ou aux conférences régionales pour autant que le projet concerné présente un intérêt particulier pour le canton	Art. 139 de la loi sur les constructions (LC) Art. 8 de l'ordonnance sur le financement de l'aménagement (OFA)	Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT)

7 Contact

Office des affaires communales
et de l'organisation du territoire
Service de l'aménagement cantonal
Nydegasse 11/13
3011 Berne
+41 31 633 77 50
kpl.agr@be.ch

Office des transports publics et de la
coordination des transports
Section Coordination des transports
Reiterstrasse 11
3013 Berne
+41 31 633 37 11
info.aoev@be.ch

Offices des ponts et chaussées
Centre de prestations
Planification et circulation
Reiterstrasse 11
3013 Berne
+41 31 633 35 11
info.tba@be.ch

8 Documents complémentaires

- Directive de l'OPC du 01.07.2022 « Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée »
- Directive de l'OPC du 01.01.2022 « Subventions cantonales aux planifications des régions »
- Directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics, OTP 21.09.2016
- Guide de planification « Interfaces de transports – Guide de planification pour les acteurs locaux. Tome 1 : bases, approches et méthodes, UTP 28.08.2023
- Guide de planification « Interfaces de transports – Guide de planification pour les acteurs locaux. Tome 2 : exemples, UTP 28.08.2023