

Concentration et superposition des usages

Dans le centre de l'agglomération de Berne, les emplois se concentrent sur certaines parties du territoire, le centre-ville accueillant la plupart des places de travail, des commerces et des installations de loisirs. Ces territoires sont souvent bien desservis par les transports publics. Géographiquement, on observe une alternance entre des secteurs ayant vu l'emploi augmenter et d'autres où il a baissé (fig. 1 en haut). Aux abords des jonctions d'autoroute se trouvent aussi des pôles concentrant beaucoup d'emplois ainsi que d'importants centres commerciaux et centres de loisirs.

Les variations touchant l'habitat sont en revanche moins concentrées et davantage distribuées dans l'espace (fig. 1 en bas). Ainsi, la forte croissance de l'emploi au centre-ville n'a pas repoussé la population résidente, qui s'est au contraire elle aussi accrue. Cette hausse laisse supposer une densification du milieu bâti. La croissance de la population et de l'emploi se répartit dans tout le centre de l'agglomération et ne concerne pas seulement certains pôles de développement.

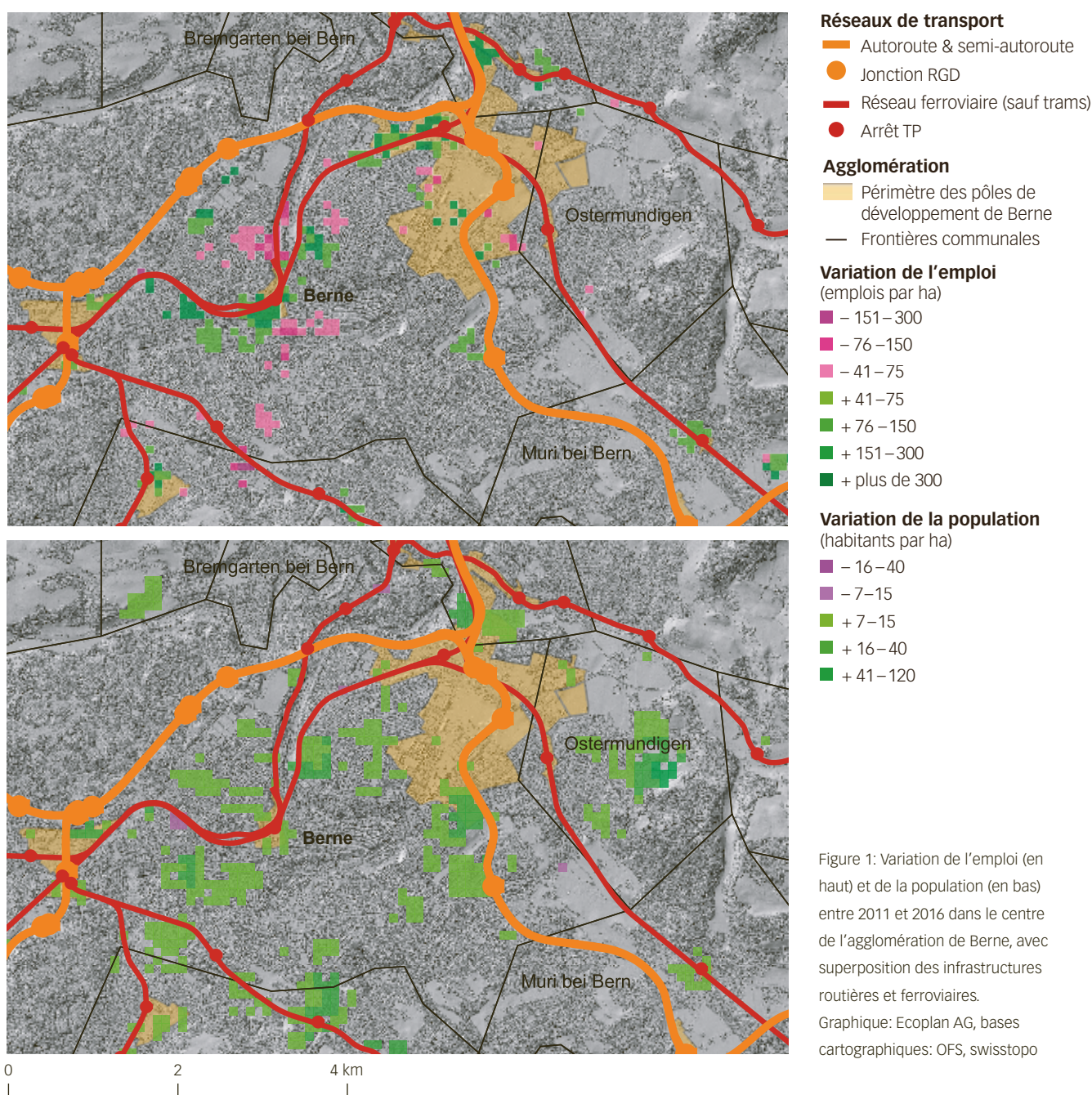


Figure 1: Variation de l'emploi (en haut) et de la population (en bas) entre 2011 et 2016 dans le centre de l'agglomération de Berne, avec superposition des infrastructures routières et ferroviaires.

Graphique: Ecoplan AG, bases cartographiques: OFS, swisstopo

Superposition des motifs de déplacement

Du fait de la concentration des places de travail dans les villes-centres et certaines communes-centres principales de la couronne urbaine, ces espaces se caractérisent par un excédent important de pendulaires entrants. Avec, pour conséquence, d'importants flux de pendulaires dans un sens aux heures de pointe du matin et dans l'autre sens aux heures de pointe du soir. Lorsque s'y ajoute le trafic d'achat et de loisirs, cela peut entraîner des surcharges de trafic.

C'est le cas dans l'agglomération de Berne. Le centre-ville, en particulier dans le périmètre de la vieille-ville et de la gare principale, affiche une densité très élevée de places de travail, qui entraîne des flux importants de pendulaires. Les achats et les loisirs générant eux aussi beaucoup de trafic, il se forme, en particulier en fin de journée, des pics d'affluence à la gare principale.

Sur la route, dans l'aire d'influence de certaines jonctions d'autoroute (p. ex. Wankdorf, Brünnen-Westside ou Moosseedorf), il est probable que plusieurs motifs de déplacement se superposent également, du fait de la présence de grands centres commerciaux et de loisirs et de pôles concentrant beaucoup d'emplois à proximité immédiate de ces jonctions.

La carte des usages dominants (fig. 2) montre, sous une forme généralisée et concentrée, les aires où dominent les logements (jaune) et celles où dominent les places de travail (bleu). Elles se superposent en partie. Les usagers du trafic d'achats et de loisirs (visiteurs) viennent encore s'y ajouter.

Des sites adéquats pour les interfaces de transport

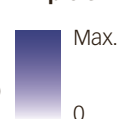
Les centres secondaires de la couronne urbaine ayant une part élevée d'emplois et situés près de la zone d'influence d'une gare attirent de nombreux pendulaires de l'extérieur. Leur situation se prête donc bien à l'accueil d'interfaces de transport de TP (points bleus de la fig. 2). Au-delà même de leur connexion au système de TP urbains, il faudra examiner la pertinence d'une augmentation de l'offre de TP. Cet examen devrait toujours prendre en considération l'ensemble de la chaîne de déplacement (de porte à porte) des usagers. Cela permet de délester la gare principale d'une part du trafic et de revaloriser les centres secondaires d'un point de vue urbanistique. Les pendulaires des centres secondaires de la couronne urbaine à dominante de logements prennent en premier lieu la direction de la ville-centre.

Réseaux de transport

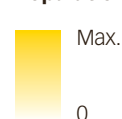
- Autoroute & semi-autoroute
- Jonction RGD
- Réseau ferroviaire (sauf trams)
- Arrêt TP

— Frontières communales

Emplois



Population



Trafic d'achats et de loisirs (visiteurs)

- Trafic journalier moyen des jours ouvrables pour les achats
- Trafic journalier moyen des jours ouvrables pour les loisirs

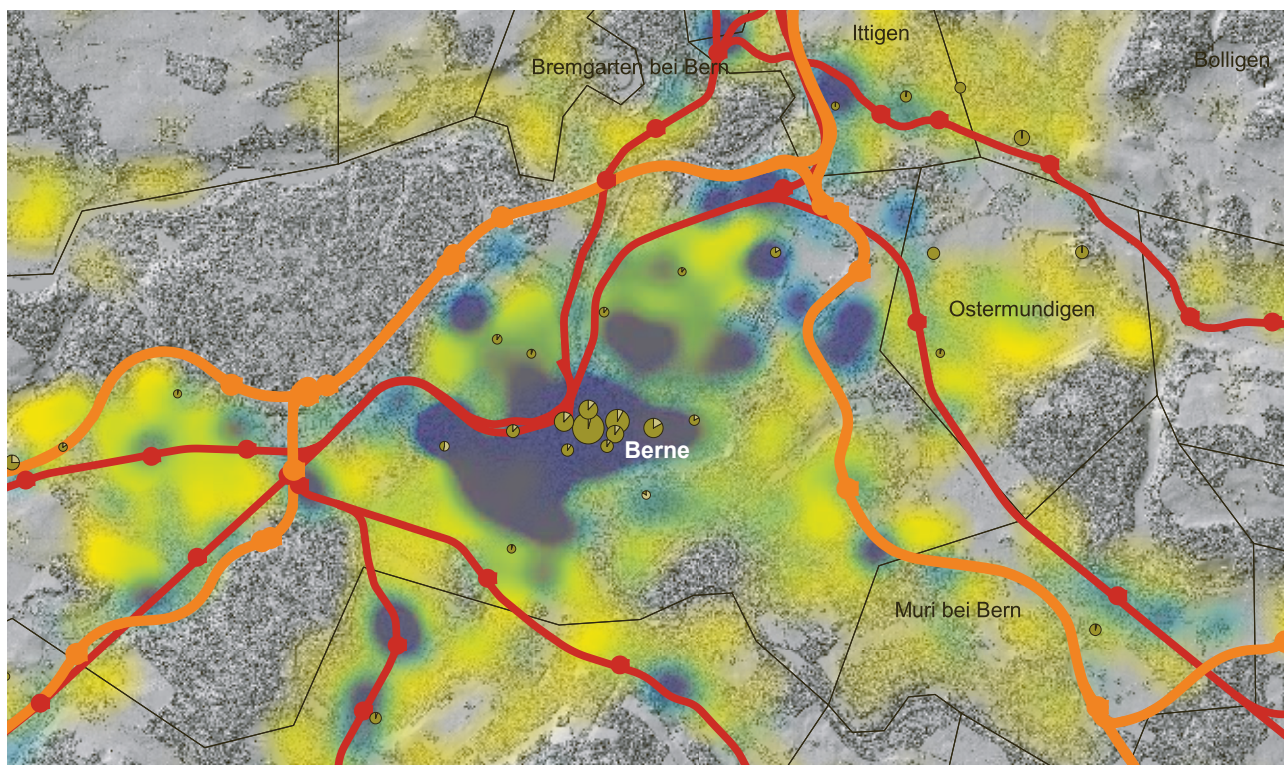


Figure 2: Usages dominants (population et emploi) dans le centre de l'agglomération de Berne en 2016, complétés par des données sur le trafic d'achats et de loisirs. Graphique: Ecoplan AG, bases cartographiques: OFS, swisstopo