



Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de trans- ports publics pour la période 2014-2017

Date : 25 novembre 2016
Numéro d'affaire : 627216
Direction : Direction des travaux publics, des transports
et de l'énergie
Classification : Non classifié

Table des matières

1	Introduction	4
2	Qualité de la desserte des transports publics	4
3	Evolution du trafic longue distance	6
3.1	Trafic national.....	6
3.2	Trafic international.....	7
4	Evolution des transports publics dans le canton de Berne	9
5	Evolution des transports ferroviaires régionaux	11
5.1	RER bernois.....	11
5.2	CRT Bienne – Seeland – Jura bernois	15
5.3	CRT Haute-Argovie	17
5.4	CR Emmental.....	19
5.5	CR Berne-Mittelland	21
5.6	CRT Oberland-Ouest	22
5.7	CR Oberland-Est.....	23
6	Evolution de l’offre de bus régionaux.....	25
6.1	CRT Bienne – Seeland – Jura bernois	25
6.2	CRT Haute-Argovie	27
6.3	CR Emmental.....	28
6.4	CR Berne-Mittelland	30
6.5	CRT Oberland-Ouest	34
6.6	CR Oberland-Est.....	37
7	Evolution de la desserte fine dans les villes et les agglomérations	39
7.1	Bienne.....	39
7.2	Lyss	40
7.3	Langenthal	40
7.4	Berthoud	40
7.5	Berne	41
7.6	Thoune.....	42
7.7	Interlaken	43
8	Evolution des indemnités	44
8.1	Responsabilités du financement des transports publics	44
8.2	Evolution des indemnités.....	45

9	Aspects qualitatifs	50
10	Evolution des tarifs / communautés tarifaires	53
	Liste des abréviations	58

1 Introduction

Le 19 mars 2013, le Grand Conseil a adopté l'arrêté sur l'offre 2014-2017 et chargé le Conseil-exécutif de le mettre en œuvre.

Cet arrêté a été adapté le 2 juin 2014, le 4 mars 2015 et le 1^{er} juin 2015.

Les indications ci-après informent sur la mise en œuvre de l'arrêté et sur l'évolution de l'offre de transports publics entre 2014 et 2017 ainsi que sur la demande ces dernières années.

Des « feux tricolores » et des flèches indiqueront pour chaque ligne si les objectifs et exigences minimales de l'ordonnance sur l'offre (OOT) ont été remplis, et ce comme ci-après :

Objectif atteint	■
Exigence minimale remplie	▲
Exigence minimale non remplie	●

Légende concernant l'évolution des « feux tricolores » par rapport au contrôle des résultats dans le schéma d'offre 2014-2017 :

➔	inchangé dans les deux critères
↗	amélioration dans les deux critères
↘	détérioration dans les deux critères
↗	amélioration dans un critère
↘	détérioration dans un critère
()	indication du critère « Demande » ou « TCC » (taux de couverture des coûts) dans lequel les résultats sont meilleurs/moins bons.

2 Qualité de la desserte des transports publics

Dans le canton de Berne, 84 pour cent de la population disposent d'une station ferroviaire, d'un arrêt de bus ou d'une station d'installation de transport à câbles à proximité (c'est-à-dire une station ferroviaire à 750 mètres au maximum, un arrêt de bus à 400 mètres au maximum). Ce pourcentage varie d'une région à l'autre (voir Illustration 1). La région de l'Oberland oriental bénéficie de la meilleure desserte par les transports publics (90 %) ; celle de l'Emmental (CRT 3) la moins bonne (74 %). Ces écarts sont plutôt dus aux différentes structures d'urbanisation qu'à l'aménagement du réseau de TP. Il est plus facile d'assurer la desserte dans l'Oberland bernois, dont la population vit majoritairement dans la vallée, par des lignes de bus ou de train, que dans les régions de l'Emmental et de la Haute-Argovie, dont les structures d'habitat sont plus dispersées.

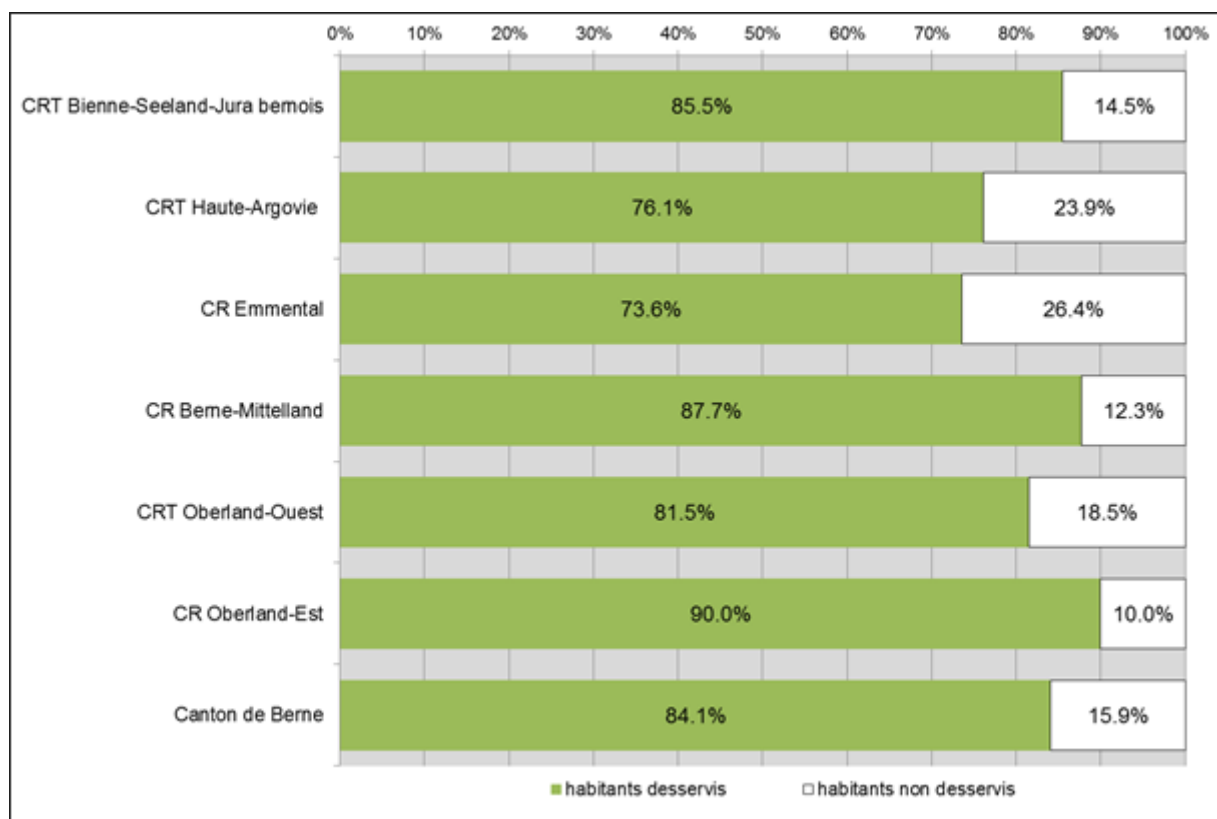


Illustration 1 : Taux de desserte des différentes régions du canton de Berne en pourcentage. Offre/horaire en 2015 et nombre d'habitants en 2014.

Le taux de desserte ne se prête que sous réserve pour évaluer dans quelle mesure la population bénéficie d'une bonne desserte par les transports publics. La proximité d'un arrêt ne prend pas en compte la qualité de l'offre à cet endroit. Pour se prononcer sur cet aspect, il est préférable de se référer à la qualité de la desserte de TP (voir Illustration 2). Selon le moyen de transport, la cadence et la distance jusqu'à l'arrêt, la catégorie de desserte est différente (de A pour la meilleure à F pour la desserte minimale, soit dix allers-retours de bus par jour). La définition des catégories de desserte des TP est fixée dans le plan directeur cantonal (fiche de mesure B_10).

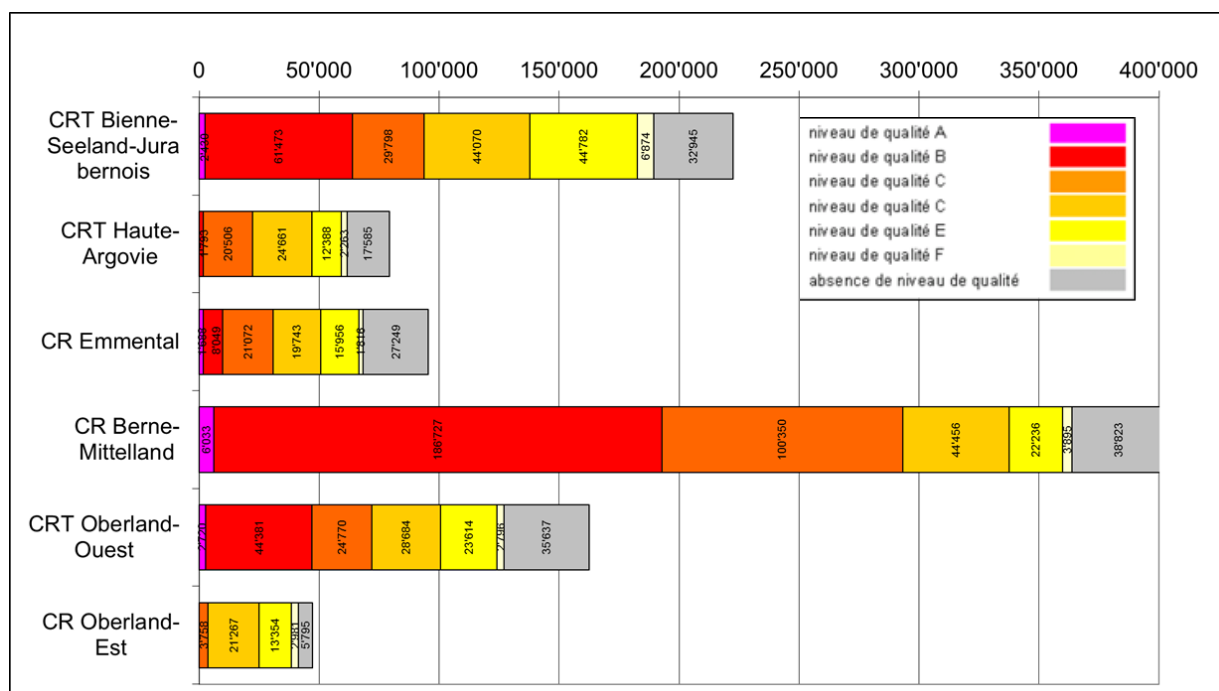


Illustration 2 : Nombre d'habitants dans les régions par catégories de desserte des TP, offre/horaire en 2015, nombre d'habitants en 2014

Depuis 2015, l'évaluation de la qualité de la desserte tient compte des obstacles (cours d'eau, autoroutes, lignes ferroviaires). La prise en considération de ce critère n'a toutefois mis en évidence que des différences mineures dans le nombre de personnes bénéficiant d'une desserte.

3 Evolution du trafic longue distance

3.1 Trafic national

En Suisse, les transports publics ont connu une phase de croissance exceptionnelle après le passage à l'an 2000 et tout particulièrement après l'introduction du projet Rail et Bus 2000 en décembre 2004 : en une décennie (2000-2010), la demande en transports publics a augmenté de plus de 40 pour cent. Au cours des dernières années, cette croissance s'est toutefois ralentie.

Après avoir connu une stagnation pendant la période de 2010 à 2012 (voir Illustration 3), les prestations de transport dans le trafic longue distance (en personnes-kilomètres) des CFF sont reparties à la hausse depuis 2013. Dans le trafic régional, en revanche, les CFF ont enregistré une hausse constante au cours des dix dernières années. En 2011 et 2012, le trafic régional a affiché une augmentation plus importante que le trafic longue distance.

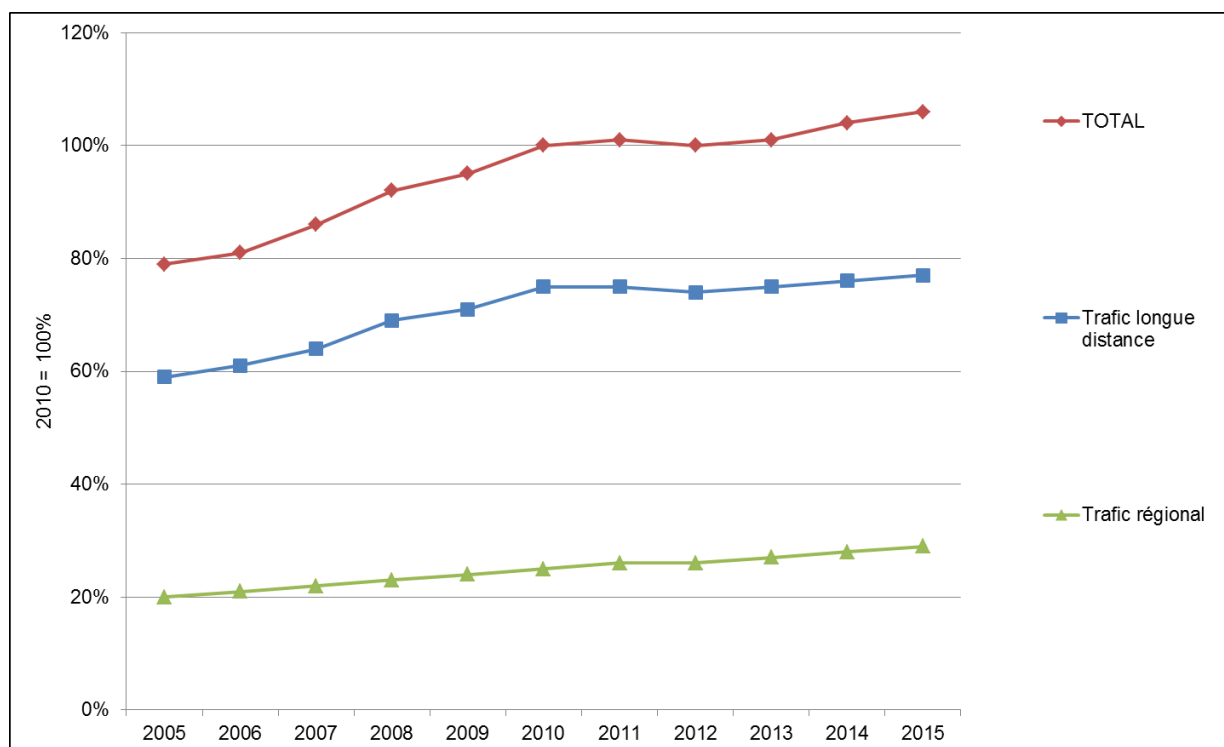


Illustration 3 : Evolution des prestations des CFF (source : www.cff.ch, 2010 = 100 %)

Pour la première fois depuis 2009, des modifications majeures de l'horaire ont été introduites dans le trafic national longue distance fin 2015. Ces modifications étaient dues, d'une part, à l'ouverture de la gare traversante de Zurich, permettant des liaisons plus rapides entre la région de Berne et l'aéroport de Zurich, Winterthour et Saint-Gall et, d'autre part, à des travaux de construction dans le nœud ferroviaire de Lausanne, qui ont nécessité d'importantes adaptations notamment sur l'axe du pied sud du Jura.

Depuis, les trains grandes lignes circulent à une cadence semi-horaire entre Bienne et Yverdon au lieu d'être consécutifs et, une fois par heure, relient Lausanne ou Genève. A Bienne, ces deux trains en provenance de Suisse romande continuent en direction d'Olten et de Zurich, le couloir Bienne – Delémont – Bâle étant exploité séparément. A cela s'ajoute une cadence semi-horaire exacte entre Bienne et Delémont ; les liaisons directes à la cadence horaire ont en outre été maintenues sur la ligne Bienne – Delémont – Bâle. En revanche, les correspondances complémentaires toutes les heures sur la ligne Moutier – Delémont – Bâle ne pouvaient plus être proposées. Le nouveau projet de trafic longue distance a eu des répercussions considérables sur le trafic régional dans le Jura bernois.

Fin 2016, le tunnel de base du Gothard a été mis en exploitation, ce qui réduit considérablement les temps de parcours entre le Tessin et la plupart des régions de Suisse.

3.2 Trafic international

Actuellement, quatre liaisons ferroviaires directes relient le canton de Berne aux pays voisins.

Axe Lötschberg-Simplon à destination de Milan

L'offre actuelle sur l'axe Lötschberg-Simplon, qui comporte trois liaisons journalières, est insatisfaisante. Les CFF ont l'intention de la densifier en passant à cinq paires de trains. Cet objectif devrait être atteint vers 2019, date à laquelle les nouveaux trains seront mis en service.

Le canton de Berne soutient les CFF dans ce projet et s'engage en faveur d'une répartition optimale des trains sur la journée.

Interlaken – Berne – Bâle – Paris

La mise en service du TGV-Rhin – Rhône lors du changement d'horaire de décembre 2011 a amélioré de manière significative la liaison Bâle – Paris, avec un temps de parcours de trois heures seulement. La liaison Berne – Paris avec changement à Bâle est donc plus rapide que la liaison directe par le Jura. Au vu de cette situation, la paire de trains Berne – Paris circule via Bâle depuis 2014. Les compositions TGV n'étant pas équipées du nouveau dispositif suisse d'arrêt automatique ECTS, elles ne peuvent pas circuler sur le nouveau tronçon Mattstetten – Rothrist et doivent emprunter le tronçon plus lent via Berthoud. Le TGV Paris – Berne circulera quotidiennement jusqu'à Interlaken. Le trajet en sens inverse d'Interlaken à Berne n'est pas possible en raison des capacités insuffisantes sur le tronçon dans la vallée de l'Aar ainsi qu'en gare de Berne.

Les TGV devraient être équipés du dispositif ECTS à compter de 2019 et pourront alors circuler sur le nouveau tronçon, ce qui réduira le temps de parcours de 25 minutes. Comme ils seront intégrés dans le système cadencé du réseau national, ils pourront desservir Interlaken dans les deux sens. Le canton de Berne s'engage pour un aménagement de cette offre.

Trains ICE Hambourg / Berlin – Frankfort – Bâle jusqu'à Interlaken

L'offre des ICE entre l'Allemagne et Interlaken Est a été légèrement réduite au cours des dernières années : deux paires de trains ICE Interlaken – Allemagne ont été supprimées, puis un EuroCity à destination de Cologne et de Hambourg. Actuellement, deux paires d'ICE circulent quotidiennement entre Interlaken et Berlin et une entre Interlaken et Frankfort. Le canton de Berne s'engage en faveur de la mise en place d'une cadence intégrale toutes les deux heures sur la liaison Interlaken – Berne – Bâle – Frankfort, avec des trains continuant en alternance en direction du nord de l'Allemagne.

Trains RE Bienne – Moutier – Delémont – Delle

Depuis décembre 2006, les trains RE Bienne – Delémont – Boncourt poursuivent leur trajet jusqu'à Delle. La remise en service de la ligne Delle – Belfort et, partant, la circulation de ces trains jusqu'à Belfort-Montbéliard TGV sont prévus pour 2018. La gare Belfort-Montbéliard TGV permet des correspondances avec les trains en direction de Paris et du sud de la France ainsi que de Strasbourg. L'offre exacte fait actuellement l'objet de négociations entre la Confédération et la France.

Les trains RE relèvent du trafic régional et sont donc financés par la Confédération et par les cantons de Berne, de Soleure et du Jura. Le canton de Berne œuvre toutefois pour qu'ils soient intégrés dans l'offre de trafic longue distance.

Bus longue distance

En marge des liaisons ferroviaires internationales, les bus longue distance ont considérablement gagné en importance ces dernières années. Depuis la libéralisation du marché des bus longue distance dans l'espace européen, des demandes de nouvelles lignes sont approuvées pour autant que les conditions générales formelles et techniques soient respectées. Outre les nombreuses lignes de bus en direction du sud et de l'est de l'Europe introduites au cours des dernières décennies, des liaisons sont désormais possibles au départ de Berne en direction de la France et de l'Allemagne. Dans le canton de Berne, ces bus transitent principalement

par la ville de Berne, mais quelques lignes desservent également Biel/Bienne ou Kirchberg-Alchenflüh.

Les arrêts de bus et les gares routières relèvent du domaine de compétences des communes-sièges. Avant l'introduction de nouvelles liaisons, l'OTP reçoit les communes dans le cadre d'une procédure de consultation.

4 Evolution des transports publics dans le canton de Berne

L'évolution de la demande constatée à l'échelle de la Suisse au cours de la dernière décennie se reflète également dans le canton de Berne. Malgré un léger ralentissement, la demande dans le domaine des transports publics locaux et régionaux a augmenté de près de dix pour cent entre 2010 et 2015 (voir Illustration 4). La hausse de la demande (personnes-kilomètres ou passagers à l'entrée) a été nettement plus significative que les aménagements de l'offre (courses-kilomètres). Cela signifie que le taux d'utilisation des véhicules a augmenté, ce qui est le signe d'un gain général d'efficacité des transports publics dans le canton de Berne.

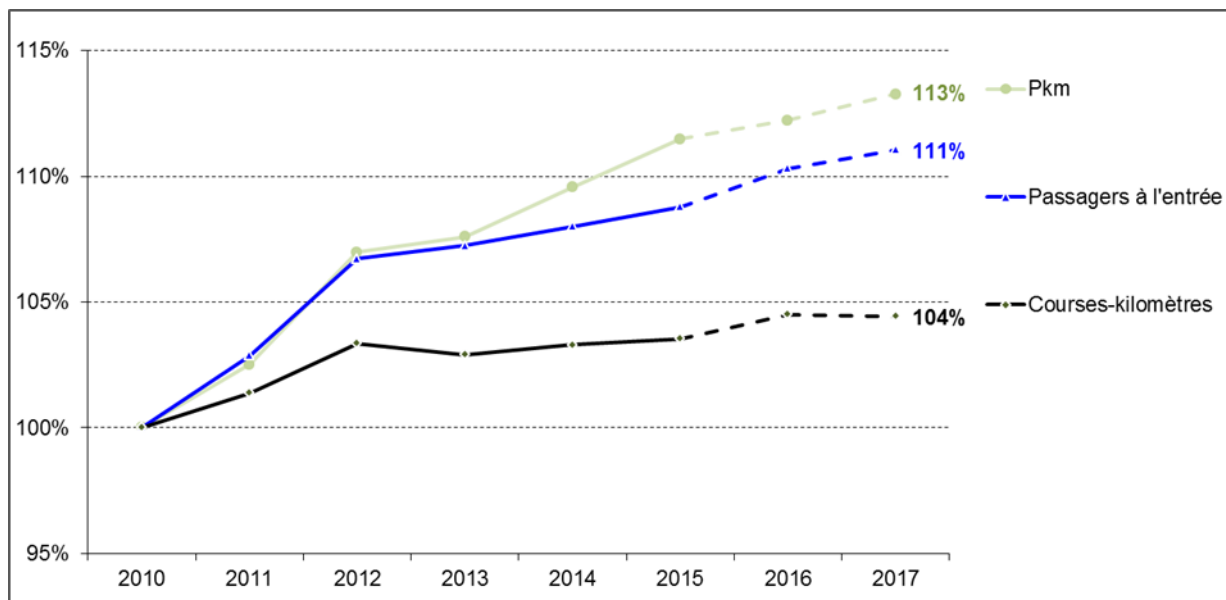


Illustration 4 : Evolution de l'offre et de la demande de transports publics locaux et régionaux dans le canton de Berne (source : chiffres réels 2010-2015 ; chiffres planifiés 2016/2017)

Une comparaison entre les régions montre que la demande a augmenté de manière généralisée (voir Illustration 5). Cette hausse a été la plus marquée dans les régions de l'Oberland oriental, de la Haute-Argovie et de l'Oberland occidental avec près de 20 pour cent. Les régions de Berne-Mittelland, de l'Emmental et de Bienne - Seeland – Jura bernois ont enregistré une hausse moins prononcée, légèrement inférieure à dix pour cent.

Les lignes situées dans les régions de l'Oberland oriental et de l'Oberland occidental, dont une grande partie relève du trafic de loisirs, ont connu une forte augmentation de la demande. Dans la CRT Oberland-Ouest, la nouvelle ligne de bus à destination de Heimberg contribue à améliorer les fréquences. En Haute-Argovie, la demande est essentiellement influencée par les longues lignes fortement fréquentées Bienne – Soleure – Olten et Langenthal – Olten – Aarau. Il reste à cet égard à déterminer si les voyageurs en provenance de la Haute-Argovie ont une incidence sur cette évolution ou si l'explication tient principalement à des développements extracantonaux.

La légère baisse du nombre de passagers dans le périmètre de la CRT Bienne - Seeland – Jura Bernois en 2015 est principalement due à une diminution de la fréquentation du réseau des bus urbains de Bienne.

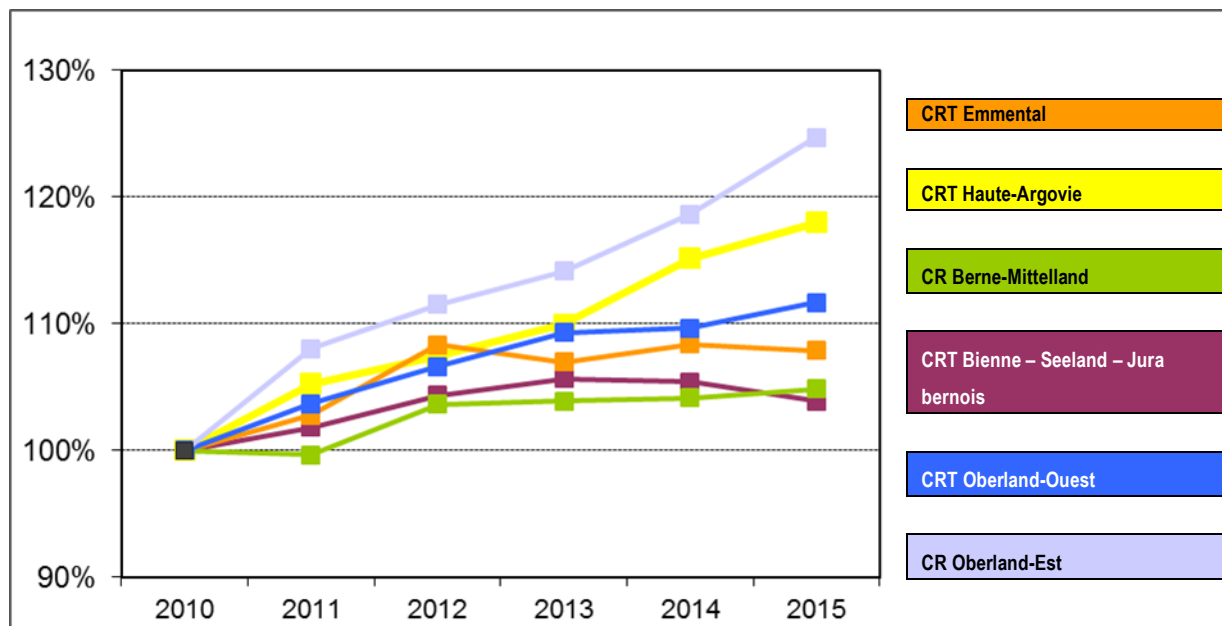


Illustration 5 : Evolution du nombre de passagers des transports locaux et régionaux dans les différentes régions du canton de Berne (source : données actuelles des ET)

Au vu des conditions générales, l'évolution de la demande est des plus positives : premièrement, l'offre n'a subi que des adaptations mineures et, deuxièmement, les transports publics et le trafic individuel motorisé connaissent des évolutions de prix très différentes. Les tarifs des transports publics ont en effet enregistré une hausse constante au cours des dernières années. Cela tient d'une part à la volonté politique d'augmenter la part de financement des usagers des transports publics et d'autre part à la nécessité de couvrir les coûts d'exploitation. L'illustration 6 représente l'évolution des coûts des transports publics et du trafic individuel motorisé entre 1990 et 2013. Il est à noter que les coûts des transports publics vont connaître une nouvelle hausse pour 2017, tandis que les coûts des transports routiers demeureront stables, voire baisseront légèrement.

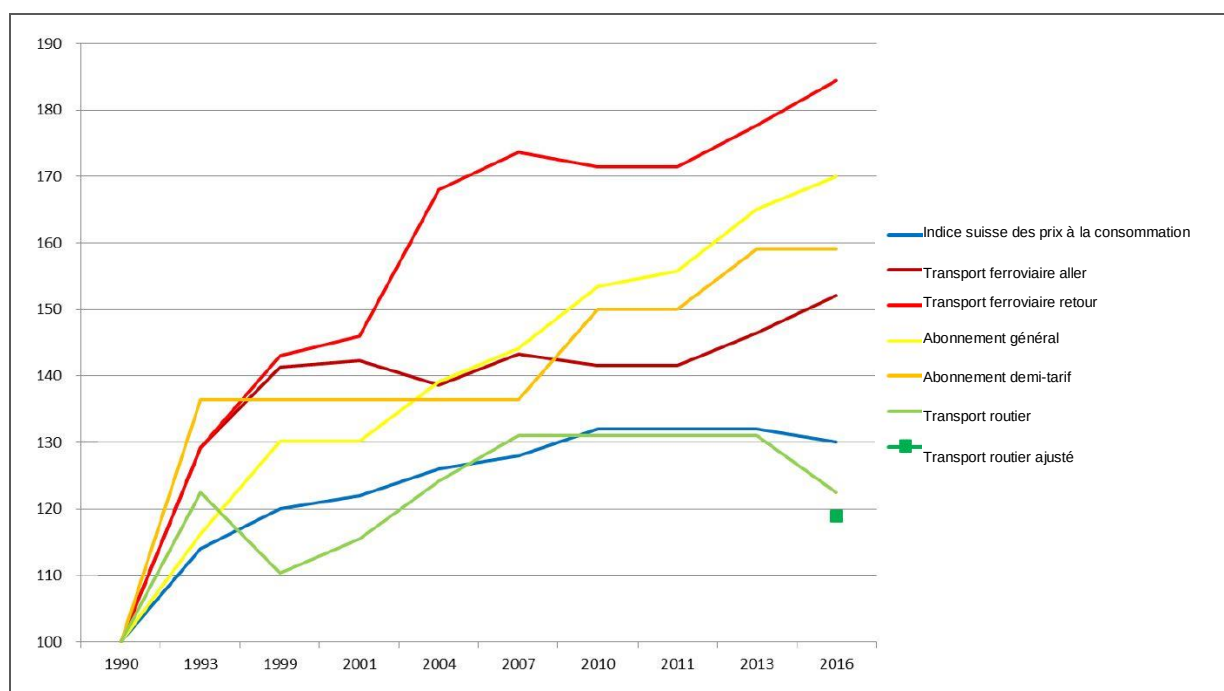


Illustration 6 : Evolution des tarifs des transports publics et des coûts d'exploitation du transport routier
(Source : Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche et Surveillant des prix)

5 Evolution des transports ferroviaires régionaux

5.1 RER bernois

Evolution de l'offre

Le changement d'horaire de décembre 2013 (offre 2014) a marqué le coup d'envoi de la mise en œuvre de la 2^e extension partielle du RER bernois. Les améliorations de l'offre, qui visent principalement la mise à disposition de capacités suffisantes pour répondre à la demande escomptée, seront mises en œuvre progressivement. La conception visée est étroitement liée à l'étape d'aménagement PRODES 2025 et sera introduite dans les 10 à 15 prochaines années. La conception de la 2^e extension partielle est documentée dans le rapport de planification de décembre 2013. Des rapports d'étape informeront de la mise en œuvre et des actualisations ainsi que des modifications nécessaires à apporter à la conception et à l'horaire.

Pour les années d'horaire 2014-2017, les mesures suivantes ont été ou seront mises en œuvre s'agissant de l'offre du RER (voir Illustration) :

- S1
 - Compositions à double étage sur toute l'exploitation
 - Réintroduction de l'arrêt Berne - Place de l'Europe
 - Arrêt des trains à la nouvelle station Fribourg Poya
- S3
 - Compositions à double étage, parfois en double traction, sur toute l'exploitation
- S31
 - Compositions à double étage sur toute l'exploitation

- Les S31 circulant au départ et à destination de Bienne s'arrêtent à Schüpfen
- S4 • Les S4 et S44 desservent Thoune même en soirée ; le S3 ne circule que jusqu'à
S44 Belp pendant toute la durée de son service. L'offre ne varie donc plus entre la journée et la soirée. Les correspondances en soirée à Berne peuvent être améliorées.
- Nouvelle conception entre Berthoud et Soleure : le S44 circule jusqu'à Soleure au lieu de Wiler bei Utzenstorf et assure la cadence semi-horaire dans les deux sens avec le train régional. Grâce à cette adaptation, l'efficacité de l'offre a pu être significativement améliorée.
Pour délester le S44, un train supplémentaire circule le matin sur la ligne Wiler – Berthoud – Ostermundigen. Ce train ne peut pas desservir Berne en raison de la surcharge de la gare.
- S6 • Compositions à double étage sur toute l'exploitation
- L'augmentation de la taille des trains a permis d'éviter de recourir à des trains supplémentaires aux heures de pointe.
- S8 • Tous les trains sont constitués de nouvelles rames motrices.
- Ces rames ont permis de passer à une cadence au quart d'heure (auparavant semi-horaire jusqu'à Jegenstorf).
- La longueur des trains aux heures de pointe est de 120 mètres (auparavant 100 m).

Toutes les mesures prévues dans le schéma d'offre 2014-2017 ont ainsi été mises en œuvre, à l'exception de celles liées au tunnel à double voie Rosshäusern – Mauss (arrêt du S5 à Rosshäusern, arrêt du S52 à Stöckacker, suppression de l'arrêt Ferenbalm-Gurbrü). En raison de problèmes géologiques, la mise en service du nouveau tunnel a en effet pris du retard (prévue à présent pour 2018).

A cause des travaux de construction à Berne Wylerfeld à compter de 2016, le S2 devrait continuer de desservir Tägertschi selon une cadence horaire, uniquement jusqu'en 2019 probablement.

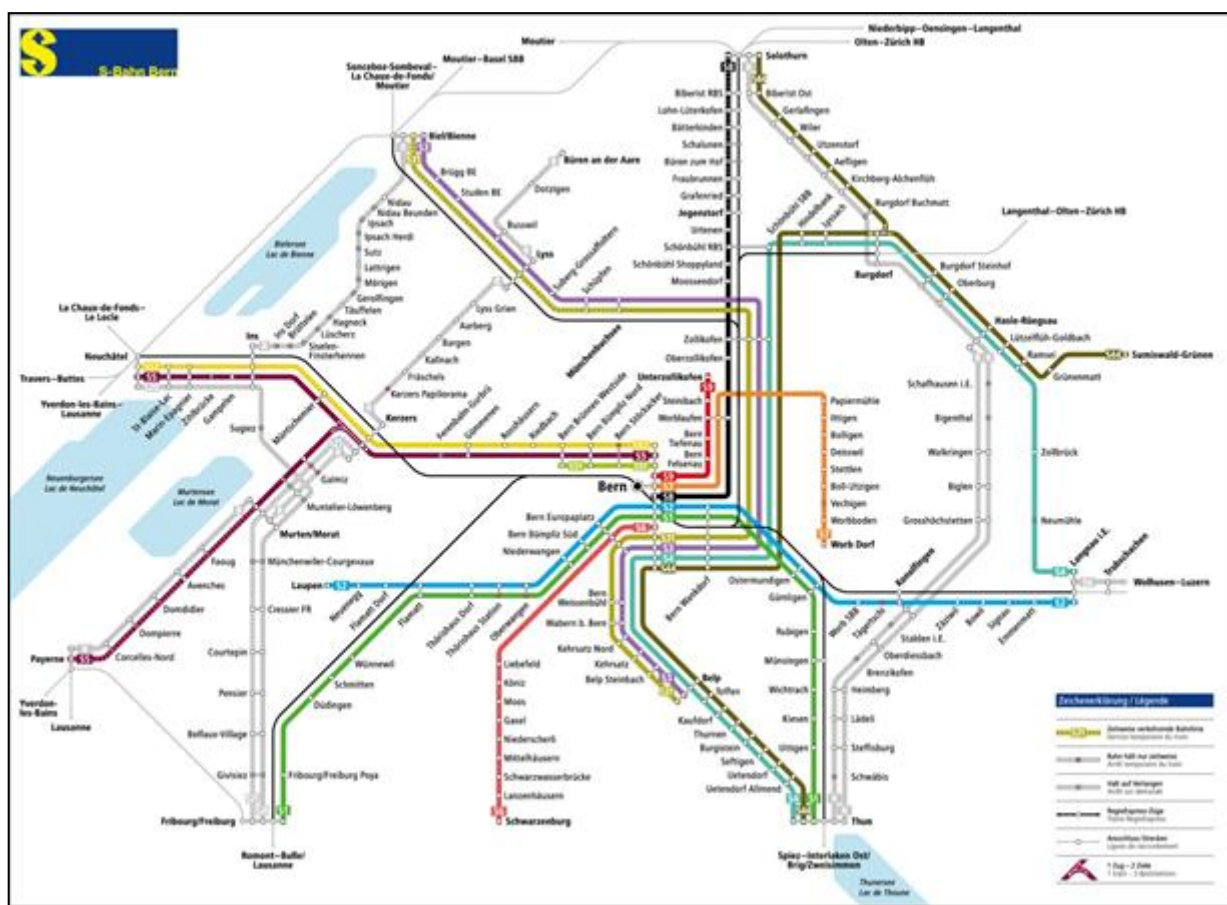


Illustration 7 : Réseau des lignes du RER bernois en 2016

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
S1 Fribourg – Berne	3	■	■	➔
S1 Berne – Münsingen – Thoun	3	■	■	➔
S2 Laupen – Berne	3	■	▲	⚡ (TCC)
S2 Berne – Langnau	3	■	■	➔
S3/31 Berne – Münchenbuchsee (– Biel/Bienne)	4	■	■	➔
S3/31 Berne – Belp (– Thoun)	4	▲	▲	➔
S44/RE/R Berthoud – Soleure	3	▲	▲	⚡ (demande)
S4/S44 Berne – Berthoud – Langnau / Sumiswald	4	■	▲	⚡ (demande)
S4/S44 Berne – Belp – Thoun	3	■	■	➔
S5/S52 Berne – Neuchâtel / Morat	3	■	■	➔
S51 Berne – Berne Brünnen	3	■	●	⚡ (TCC) Ligne RER très courte avec faibles recettes.
S6 Berne – Schwarzenbourg	3	■	▲	⚡ (TCC) Doit être exploitée avec des trains Dosto onéreux compte tenu des problèmes de capacités en gare de Berne.
S7 Berne – Worb Village	4	■	■	➔
S8 Berne – Jegenstorf	4	■	■	➔
S9 Berne – Unterzollikofen	4	■	■	➔

Evolution de la demande

Le RER bernois transporte quelque 167 000 passagers par jour (TMJO 2015), soit huit pour cent de plus que quatre ans auparavant (en 2011 : 155 000). 122 000 d'entre eux circulent sur les liaisons les plus fréquentées de tous les couloirs (voir Tableau).

Si, durant les premières années qui ont suivi 2005 (l'année de la mise en exploitation de Rail 2000, de la mise en œuvre du concept de RER bernois 2005 et de l'introduction de la communauté tarifaire intégrale Libero), l'augmentation de la demande, de cinq à six pour cent par an, a été fulgurante, la croissance s'est normalisée au cours des dernières années, bien que les lignes n'aient pas toutes connu la même évolution. Au total, la demande dans le transport en RER a augmenté de quelque deux pour cent par an au cours des dernières années.

La station RER de Berne Wankdorf occupe une place à part : en 2015, 13 400 passagers par jour ouvré l'ont empruntée en moyenne, soit 68 pour cent de plus que quatre ans auparavant. La raison de cette forte augmentation tient notamment à l'acquisition par La Poste et les CFF de nouveaux immeubles (sièges) au pôle de développement (PDE) du Wankdorf.

Lignes BLS	2009	2011	2013	2015
S1 Berne – Thoune	11 000	11 300	11 600	11 500
S1 Berne – Fribourg	7 100	8 200	8 700	8 700
S2 Berne – Laupen	5 700	5 900	5 400	5 400
S2 Berne – Langnau	6 500	7 000	6 900	7 200
S3/S31 Berne – Bienne	7 900	8 500	11 500	12 900
S3/S31 Berne – Belp	4 700	5 300	6 600	7 500
S4/S44 Berne – Belp – Thoune	4 400	4 900	4 800	5 100
S4 Berne – Berthoud	3 200	3 300	3 700	3 800
S44 Berne – Berthoud	3 500	3 800	3 900	4 300
S5/52 Berne – Neuchâtel/Payerne	8 700	9 500	9 700	9 100
S51 Berne – Brünnen	3 600	3 500	3 200	3 200
S6 Berne – Schwarzenbourg	5 200	5 700	5 900	5 900
Total RER BLS	71 500	76 900	81 900	84 600
Lignes RBS				
S7 Berne – Worb	17 600	17 700	18 300	18 500
S9 Berne – Unterzollikofen	6 900	7 200	7 100	6 900
S8 Berne – Jegenstorf	10 800	11 100	11 600	12 200
Total RER RBS	35 300	36 000	37 000	37 600
Total RER Berne	106 800	112 900	118 900	122 200

Tableau 1 : Evolution de la demande concernant le RER bernois (TMJO sur le tronçon le plus fréquenté)

5.2 CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Fin 2013, le concept coupe-accroche a été introduit dans le transport régional sur les lignes Bienne – La Chaux-de-Fonds et Sonceboz-Sombeval – Moutier. Deux rames circulent ensemble entre Bienne et Sonceboz-Sombeval, puis se séparent : une continue jusqu'à La Chaux-de-Fonds, l'autre jusqu'à Moutier. Cette nouveauté permet de proposer des liaisons vers les deux vallées à partir de Bienne sans changement de train.

La liaison TGV entre Berne et Neuchâtel et le service de trains d'accès au TGV Berne - Frasné ont été supprimés en raison de l'introduction de la liaison TGV Berne – Paris via Bâle, plus rapide. La liaison en soirée Berne – Neuchâtel, attractive pour les pendulaires, a été maintenue à titre de train supplémentaire ; un arrêt est en outre effectué à Anet.

Le nouvel arrêt Lyss Grien a été inauguré fin 2013. Grâce à des améliorations de l'infrastructure, des trains supplémentaires peuvent circuler en direction de Büren an der Aare au départ et à destination de Lyss au lieu de Busswil, et s'arrêtent en outre à Dotzigen.

Parallèlement, le nouvel arrêt Bienne - Champs-de-Boujean a été mis en service, permettant de mieux desservir ce pôle de développement. La cadence semi-horaire des trains régionaux circulant entre Bienne et Soleure a été étendue au samedi.

L'offre des funiculaires à destination de Macolin, d'Evilard et de Prêles a été ponctuellement élargie. En raison de la structure des coûts des funiculaires, ces aménagements n'ont pas entraîné de frais supplémentaires.

Les régions de Bienne et du Jura bernois ont été particulièrement concernées par la nouvelle offre de transport longue distance introduite fin 2015, résultant des travaux de construction

réalisés dans le nœud ferroviaire de Lausanne. Le nouveau schéma d'offre de trafic longue distance a entraîné de nombreuses adaptations de l'offre des transports publics dans le Jura bernois.

Entre Bienne et Neuchâtel, les trains supplémentaires permettent désormais un arrêt à Gléresse.

Suite au nouveau schéma de trafic longue distance, les horaires du RegioExpress et du Regio ont été intervertis sur les lignes Bienne – Sonceboz-Sombeval – La Chaux-de-Fonds/Moutier. Le matin à l'heure de pointe, un train régional supplémentaire circule entre Saint-Imier et Bienne.

La cadence semi-horaire a été introduite tôt le matin et en soirée entre Bienne et Delémont afin de permettre les correspondances à destination de Lausanne et de Genève.

Les RE de la ligne Berne – Neuchâtel circulent désormais jusqu'à La Chaux-de-Fonds, tandis que l'offre en soirée a été étendue de manière systématique jusqu'à l'arrêt du service.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
210 Bienne – Neuchâtel	3	■	▲	↗ (demande)
225 Bienne – La Chaux-de-Fonds	1	■	■	➔ Trains RE toutes les deux heures
225 Bienne – La Chaux-de-Fonds	2	■	▲	➔ Trains régionaux
226 Sonceboz-Sombeval – Moutier	2/3	●	▲	↗ (TCC) Depuis 2013, coupe-accroche avec la ligne 225. Tronçon Sonceboz-Malleray, niveau d'offre 3. Les exigences minimales en termes de demande ne sont pas remplies de justesse.
230 Bienne – Moutier - Delémont	1	■	■	➔ Trains RE supplémentaires pour l'offre grandes lignes, donc niveau d'offre 1.
236 La Chaux-de-Fonds – Glovelier	2	■	■	➔ Tronçon bernois inférieur à 10 %
237 Tavannes – Le Noirmont	2	▲	▲	➔ Responsabilité du canton de Berne
255 Fribourg – Anet - Neuchâtel	2/3	■	■	➔ Responsabilité du canton de Fribourg
290 Bienne – Täuffelen - Anet	3/4	▲	▲	➔
291 Chiètres – Lyss	2	▲	▲	↘ (demande)
291 Büren – Lyss	2	▲	▲	➔
305 RE Berne – Neuchâtel	2	■	■	➔
410 Bienne – Soleure – Olten	3	■	▲	➔ Responsabilité du canton de Soleure
411 Soleure – Moutier	2	●	▲	➔ Responsabilité du canton de Soleure. Les travaux qui ont été effectués dans le cadre de la réfection du tunnel de Weissentstein ont révélé qu'une exploitation au moyen de bus réduirait considérablement la qualité de la desserte tout en augmentant les indemnités.

2016 Gléresse – Prêles	2	■	■	↗ (TCC)
2020 Saint-Imier – Mont-Soleil	2	●	●	➔ Voir remarque ci-dessous
2022 Bienne – Macolin	4	●	■	☞ (demande) ↗ (TCC) Les funiculaires ont une part très élevée de frais fixes. Une réduction de l'offre entraîne une baisse des coûts si le personnel ne doit plus être sur place. Cela n'est possible qu'avec une réduction massive de l'offre, laquelle n'est pas indiquée.
2023 Bienne – Leubringen	4	●	▲	

Evolution de l'offre et de la demande

La demande en transport ferroviaire dans la CRT 1 n'a cessé d'augmenter durant la période d'observation (voir Illustration 8). Le faible repli des courses-kilomètres de 2013-2014 est à mettre au compte des travaux de construction plus nombreux dans le Jura bernois. Pendant ces travaux, un bus de remplacement est proposé, lequel ne figure toutefois pas dans les données actuelles des courses-kilomètres du transport ferroviaire.

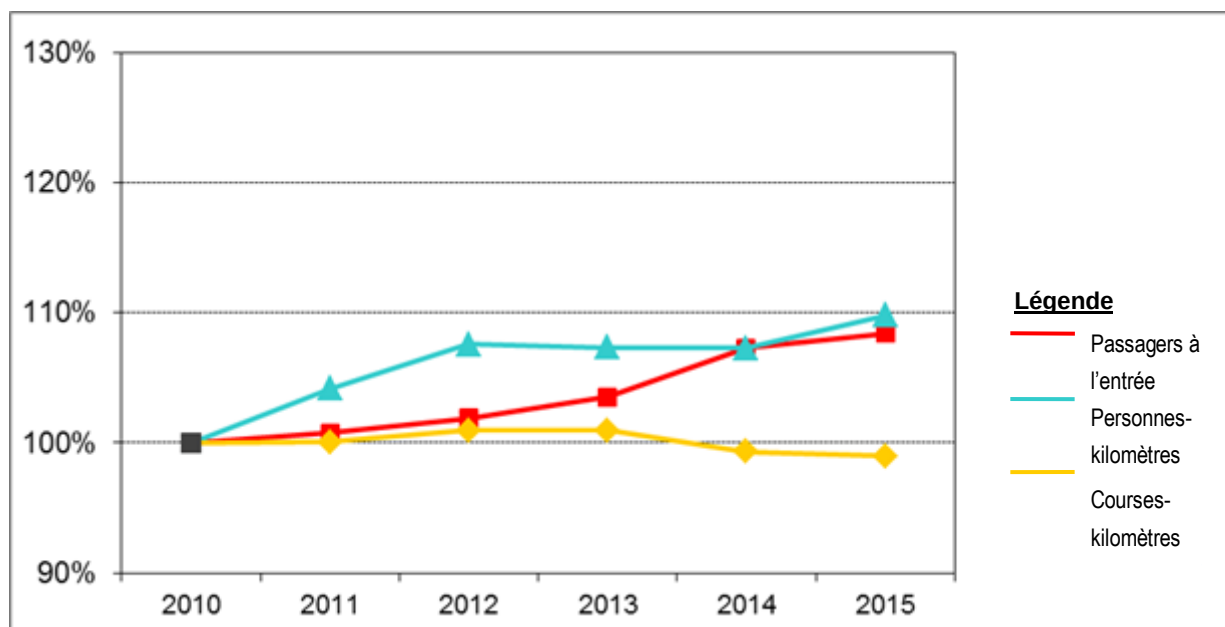


Illustration 8 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CRT 1 (source : données actuelles des ET)

5.3 CRT Haute-Argovie

Dans la région de la Haute-Argovie, la mobilité et les transports publics s'articulent autour des axes de circulation majeurs Bienne – Olten et Berne – Olten. Aux lignes longues distances s'ajoutent la ligne ferroviaire régionale Bienne – Soleure – Olten ainsi que la S23 et la S29 du RER argovien / soleurois au départ de Langenthal et à destination d'Olten (– Aarau – Turgi/Baden). Les tronçons les plus fréquentés de ces lignes ne sont toutefois pas situés dans le canton de Berne.

Le nouveau tronçon Niederbipp – Oensingen a été mis en service fin 2013, permettant aux trains d'ASM de relier Soleure et Langenthal via Oensingen et offrant ainsi une liaison supplémentaire avec le trafic longue distance.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
410 Bienne – Soleure – Olten	3	■	▲	➔ Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Soleure
413 Soleure – Oensingen – Niederbipp – Langenthal	3	■	▲	➔ Avec le prolongement de la ligne jusqu'à Oensingen à partir de 2013, les deux lignes Soleure – Niederbipp et Niederbipp – Langenthal ont été réunies pour n'en faire qu'une.
414 Langenthal – St-Urban Ziegelei	3	●	▲	➔ Les prestations de densification permettant de passer à la cadence semi-horaire sont fournies pendant les laps de temps où les trains sont normalement à l'arrêt et permettent aussi une correspondance toutes les heures avec les trains longue distance au départ d'Olten et à destination de St-Urban. Une réduction de l'offre n'aurait qu'un faible potentiel d'économies et le rapport coût-utilité s'en trouverait nettement moins bon.
440 Langenthal – Huttwil – Wolhusen	3	▲	▲	➔ Offres des lignes S6 et S7 réunies
450 Langenthal – Olten (– Baden / Turgi)	2	■	■	➔ Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton d'Argovie

Evolution de l'offre et de la demande

Dans la CRT Haute-Argovie, les chiffres concernant le transport ferroviaire (voir Illustration) révèlent une demande en progression constante (passagers à l'entrée, personnes-kilomètres).

Les lignes ferroviaires 410 Bienne – Soleure – Olten et la ligne 413 Soleure – Oensingen – Langenthal nouvellement prolongée jusqu'à Oensingen sont des facteurs qui ont fortement contribué à cette évolution positive.

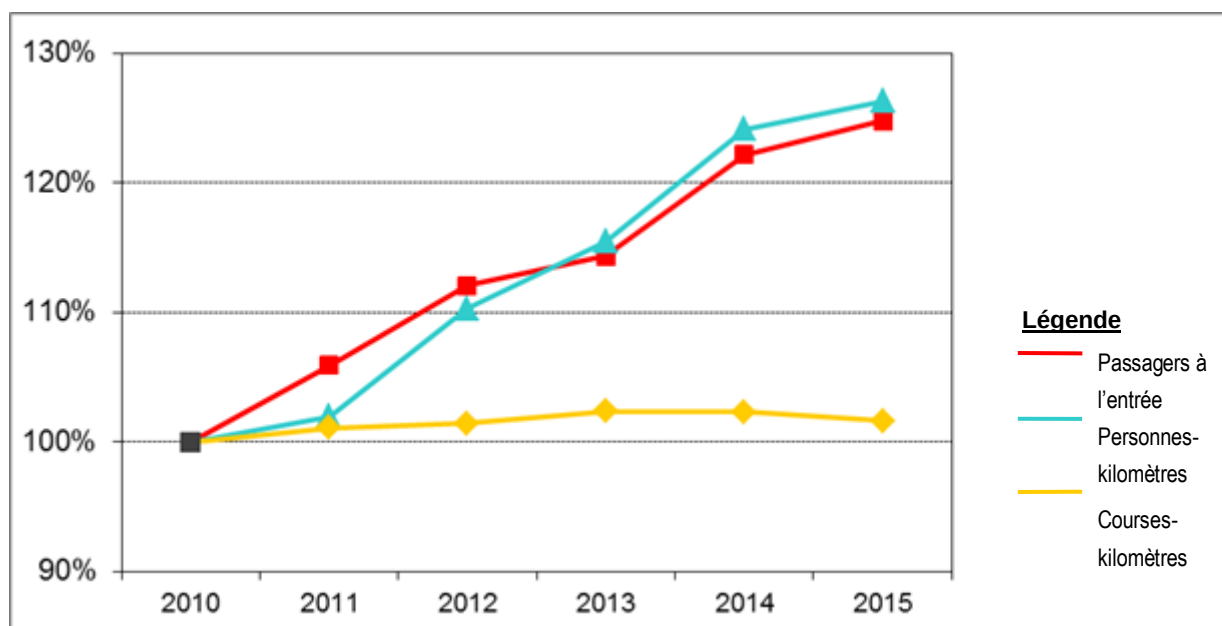


Illustration 7 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CRT 2

5.4 CR Emmental

Conformément au nouveau schéma d'offre entre Soleure et Berthoud, le RegioExpress Soleure – Berthoud – Konolfingen – Thoun devient un train régional et dessert toutes les stations entre Soleure et Konolfingen. Cela n'entraîne aucune modification notable de l'horaire.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
304.1 Berthoud – Soleure (S44 / R)	4	▲	▲	↗ (demande) Nouvelle offre, lignes réunies depuis 2016
460 RE Berne – Lucerne	2	■	■	↗ (TCC)
460 Lucerne – Wolhusen – Langnau (S6)	2	■	▲	➔ Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Lucerne

Evolution de l'offre et de la demande

La demande en transport ferroviaire dans la CR Emmental (voir Illustration) enregistre une légère hausse, voire une forte stagnation (passagers à l'entrée, personnes-kilomètres). Le léger recul des courses-kilomètres est dû aux travaux temporaires entre Langnau et Wolhusen. Par ailleurs, l'offre du train régional Berthoud – Soleure a été réduite à partir de 2013.

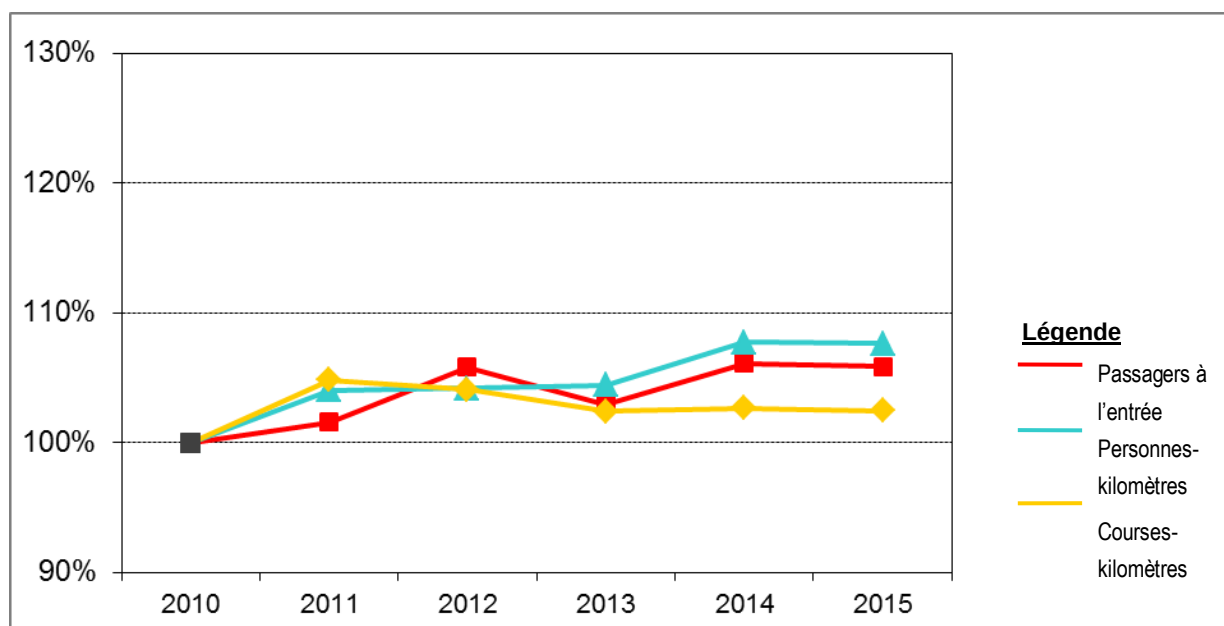


Illustration 8 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CR Emmental (source : données actuelles des ET)

5.5 CR Berne-Mittelland

L'évolution des lignes du RER bernois est décrite au chapitre **Error! Reference source not found.**

Depuis 2014, la ligne du RegioExpress Berne – Soleure est entièrement exploitée avec du nouveau matériel roulant, ce qui a permis d'aménager une cadence au quart d'heure pendant les heures de pointe.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De- mande	TCC	Remarques
305 RE Berne – Neuchâtel	1	■	■	→
308 RE Berne – Soleure	4	■	■	→

Evolution de l'offre et de la demande

L'illustration montre l'évolution de l'offre et de la demande pour l'ensemble des lignes ferroviaires dans le périmètre dans la CR Berne-Mittelland, donc également des RER décrits au chapitre **Error! Reference source not found.** La nette augmentation de l'offre en 2012 est principalement à mettre au compte de l'introduction de la S31. En outre, les RE Berne – Spiez – Brigue circulent depuis 2012 au départ et à destination de Berne, et ce pas uniquement aux heures de pointe.

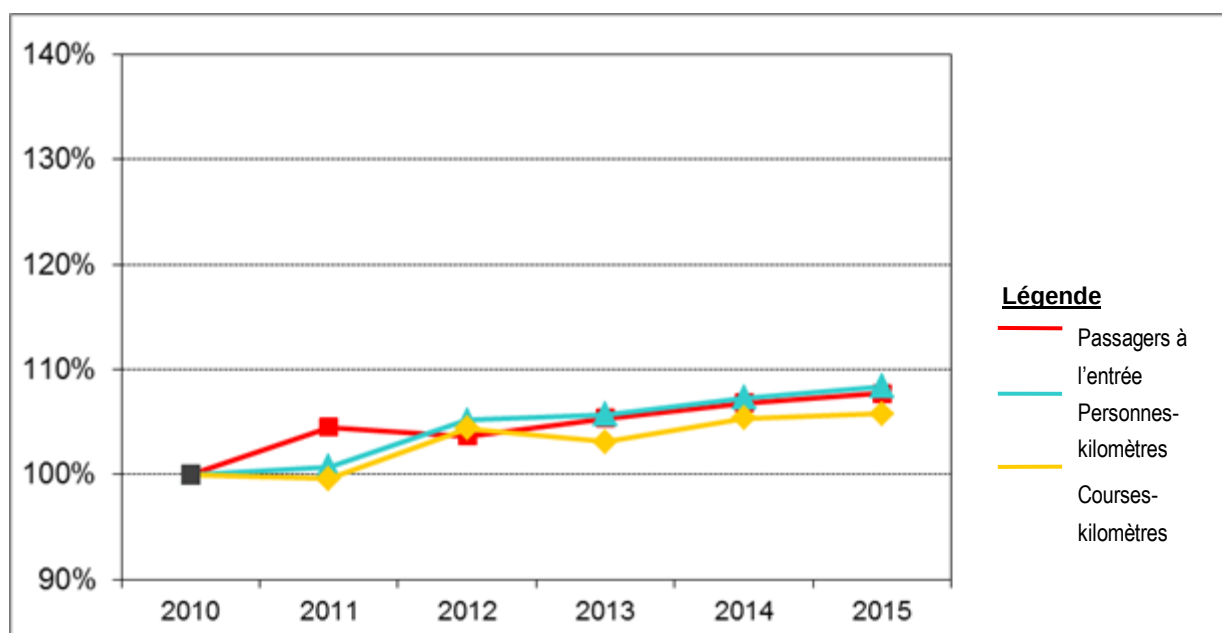


Illustration 11 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire (hors tram) dans la CR Berne-Mittelland (source : données actuelles des ET)

5.6 CRT Oberland-Ouest

Les lignes ferroviaires S1 (Fribourg – Thoune) et S4/44 (Berne – Thoune) dont le terminus est à Thoune sont traitées au chapitre **Error! Reference source not found.**, et le RegioExpress Soleure – Berthoud – Konolfingen – Thoune au chapitre 5.4.

Fin 2013, l'offre du MOB entre Zweisimmen et Saanen a été systématisée, ce qui a permis d'améliorer les correspondances à Zweisimmen.

Le reste de l'offre ferroviaire est demeuré inchangé.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
120 Montreux – Zweisimmen	2	■	■	➔ Offres réunies (trains du GoldenPass et trains régionaux)
120 Zweisimmen – Lenk	2	▲	■	↻ (demande)
320 RE Spiez – Zweisimmen	1	■	■	➔ Offres réunies (trains GoldenPass et RE Spiez – Zweisimmen)
320 R Spiez – Zweisimmen	2	■	■	➔ Partie de l'offre RE Berne – Spiez – Kandersteg – Brigue/Zweisimmen
330 RE Berne – Spiez – Kandersteg – Brigue	2	■	■	➔ Partie de l'offre RE Berne – Spiez – Kandersteg – Brigue/Zweisimmen
340 Berthoud – Thoune	3	▲	▲	➔ Offres RE et R réunies

Evolution de l'offre et de la demande

Dans la CRT Oberland-Ouest, la demande en transport ferroviaire (voir Illustration 9) connaît une progression constante (passagers à l'entrée, personnes-kilomètres).

La forte augmentation des personnes-kilomètres pour le transport ferroviaire entre 2011 et 2012 s'explique en grande partie par le développement de l'offre du RE Berne – Spiez – Brigue.

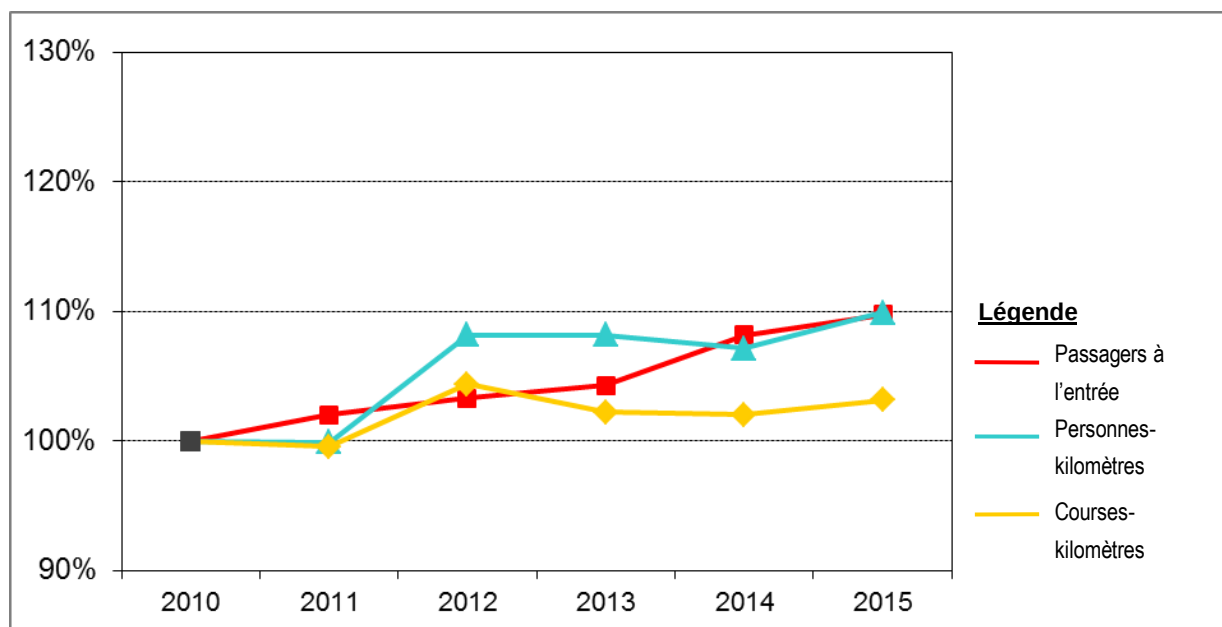


Illustration 9 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CRT 5 (source : données actuelles des ET)

5.7 CR Oberland-Est

Dans le cadre du passage au nouvel horaire en décembre 2013, de nouveaux véhicules ont été mis en service sur les lignes du Zentralbahn (ZB). Le temps de parcours entre Interlaken et Lucerne a été réduit de dix minutes, de sorte que l'offre peut être assurée par quatre véhicules au lieu de cinq auparavant.

Avec le nouvel horaire du Zentralbahn, les liaisons du Meiringen – Innertkirchen-Bahn (MIB) entre Meiringen et Lucerne ont été supprimées. Depuis fin 2015, elles ont pu être rétablies avec des temps de trajet et de battement très serrés. Ce léger aménagement de l'offre a été financé par des tiers.

Fin 2015, l'offre des lignes des BOB au départ d'Interlaken et à destination de Lauterbrunnen et Grindelwald a été ponctuellement complétée en haute saison estivale.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
310 Spiez – Interlaken Est (RE/Regio)	2	■	▲	➔
311 Interlaken Est – Lauterbrunnen	3	■	■	➔

311 Lauterbrunnen – Wengen	3	■	■	➔
312 Interlaken Est – Grindelwald	3	■	■	➔
313 Lauterbrunnen – Grütschalp – Mürren	4	■	■	➔
470 Lucerne – Interlaken Est (IR)	2	■	■	➔ Depuis 2014, nouveaux véhicules et nouveaux horaires
470 Meiringen – Interlaken Est (Regio)	2	■	▲	➔
474 Meiringen – Innertkirchen	2	●	▲	➔ Le véhicule a la capacité d'un bus articulé. L'exigence minimale en termes de demande serait remplie pour un bus articulé. L'infrastructure ferroviaire sera financée par KWO qui l'utilise pour le transport de marchandises lourdes.
2355 Beatenbucht – Beatenberg	3	▲	■	↗ (demande) Correction du niveau d'offre de 2 à 3
2460 Stechelberg – Mürren	3	■	■	↗ (demande)
2480 Meiringen – Hasliberg Reuti	3	■	■	↗ (demande)

Evolution de l'offre et de la demande

Ces dernières années, la CR Oberland-Est a bénéficié d'une forte demande de la part de visiteurs venant de pays asiatiques. Les lignes ferroviaires dans la région de la Jungfrau connaissent une nette hausse de la demande (voir Illustration). Il en va de même de l'IR Lucerne – Interlaken, pour lequel la demande a augmenté de plus de 40 pour cent depuis la mise en service des nouveaux véhicules et l'introduction des nouveaux horaires.

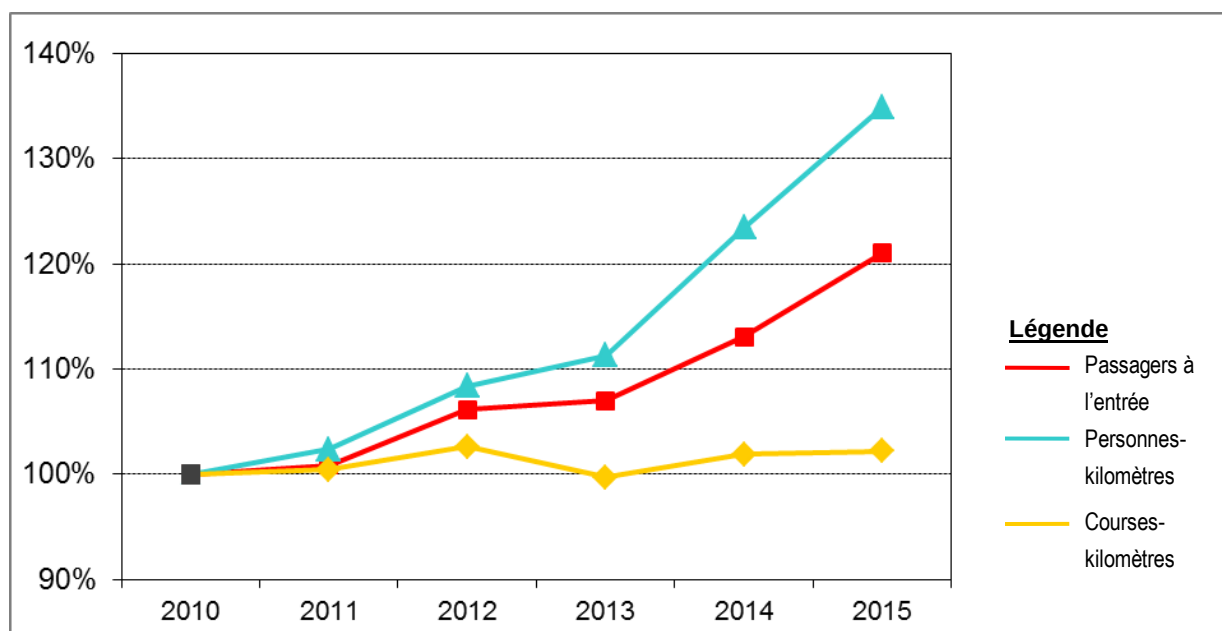


Illustration 13 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CR Oberland-Est (source : données actuelles des ET)

6 Evolution de l'offre de bus régionaux

6.1 CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Pour l'horaire 2014, une offre cadencée a été instaurée sur la ligne Bienne – Orvin, qui est désormais classée dans le niveau d'offre 2. Les lignes 3N Bienne – Lengnau et 73 Reuchenette-Péry – Champs-de-Boujean – Mâche ont été raccordées à une ligne tangentielle qui, depuis fin 2013, relie à une cadence horaire Lengnau et Reuchenette-Péry via les Champs-de-Boujean.

L'offre de bus dans le Jura bernois a été adaptée fin 2015 suite aux modifications des horaires ferroviaires : entre Moutier et Bellelay, les besoins scolaires de la nouvelle commune Petit Val ont ainsi pu être couverts de la manière la plus optimale possible. L'ancien bus sur appel a été remplacé par des bus aux horaires fixes durant les jours ouvrés.

Contrôle des résultats Lignes de bus du Jura bernois (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
21.132 La Neuveville – Plateau de Diesse	1	■	▲	⚡ (TCC)
22.131 Tramelan – Saint-Imier	1	■	■	⚡ (TCC)
22.132 Tramelan – Saignelégier - Goumois	1	■	▲	➔ Responsabilité du canton du Jura
22.132 Tramelan – Glovelier – Bassecourt	1	■	▲	➔ Responsabilité du canton du Jura
22.141 Tavannes – Reconviiler - Bellelay [– Sornetan] – Lajoux JU – Les Genevez JU	1	▲	●	⚡ La ligne sert principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles et les conditions sont défavorables à une exploitation rentable.
22.211 Delémont – Moutier	2	■	▲	➔ Responsabilité du canton du Jura
22.231 Moutier – Souboz	1	▲	●	⚡ (demande). La ligne sert principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles et les conditions sont défavorables à une exploitation rentable.
22.232 Moutier – Belprahon	1	■	▲	⚡ (TCC)
22.101 Moutier Gare – Hôpital – Patinoire	1	▲	▲	➔
22.101 Moutier Gare – Chantemerle	2	▲	▲	➔
22.101 Moutier Gare – Perrefitte	1	▲	▲	➔
22.070 Bienne - Orvin [– Les Prés-d'Orvin]	1/2	■	■	➔
22.071 Bienne [– Orvin] – Romont	1	■	■	➔
22.073 Reuchenette-Péry – Bienne Mâche – Pieterlen	1	■	▲	⚡ (demande)

Contrôle des résultats Lignes de bus du Seeland (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques	
22.072 Meinisberg – Bienne Gare	3	■	■	➔	
22.074 Bienne Gare – Studen – Worben – Lyss	3	▲	▲	↻ (TTC)	
22.075 Bienne – Schwadernau – Scheuren – Orpond	1	■	▲	➔	
22.086 Bienne – Bellmund – Aarberg	2	■	▲	↻ (TTC)	
22.087 Bienne – Bellmund – Merzlingen – Jens – Bienne	1	■	▲	↻ (TTC)	
30.100 Berne – Wohlen – Aarberg	3	■	▲	➔	
30.105 Berne – Meikirch – Seedorf - Lyss	1/2	■	▲	➔	
30.361 Aarberg – Aarberg Hôpital – Lyss	1	■	■	➔	
30.362 Lyss – Schnottwil	1	■	▲	↗	
30.363 Lyss – Wengi b. Büren – Messen	1	■	▲	↗	
30.365 Aarberg – Seedorf	2	▲	▲	➔	
30.521 Anet – Tschugg – Cerlier	2	▲	▲	↻ (TTC)	Les lignes sont efficacement exploitées avec des véhicules circulant de bout en bout. La demande pendant le week-end est comparable à celle des jours ouvrés.
30.522 Anet – Vigneules – Cerlier	1	▲	▲	↘	
30.525 Cerlier – Vigneules – Lüscherz	1	▲	▲	➔	
30.526 Cerlier – Chules – Le Landeron	1	▲	●	↗ (demande)	
30.527 Cerlier – Chules – Gampelen - Anet (Jolimont)	1	■	▲	↗ (demande)	
30.898 Zollikofen – Wengi – Büren a.A.	2	■	▲	↗ (demande)	
40.008 Soleure – Büren a.A.	2	■	■	↗ (TTC)	
40.033 Granges – Arch – Büren a.A.	2	■	■	➔	
40.034 Granges Place de la poste – Lengnau Terrain de sport	2	▲	▲	↻ (demande)	

Evolution de l'offre et de la demande

L'illustration montre l'évolution de l'offre et la demande de toutes les lignes de bus dans le périmètre de la CRT 1, y compris des lignes de transport local décrites aux chapitres **Error! Reference source not found.** et 7.2. L'évolution de l'offre et de la demande de transport par bus dans la CRT 1 dresse un tableau hétérogène. La baisse du nombre de courses-kilomètres s'explique principalement par le tracé plus direct de la ligne de bus Bienne – Meinisberg à Bienne ainsi que par les adaptations de l'offre sans incidences sur les coûts des lignes de bus urbains 1 et 4 à Bienne (introduction de la cadence toutes les 7,5 minutes aux

heures de pointe le matin, avec allongement de la cadence en début d'après-midi). La baisse du nombre de passagers à l'entrée et de personnes-kilomètres est principalement due à la diminution de la demande dans le réseau de bus urbains de Bienne.

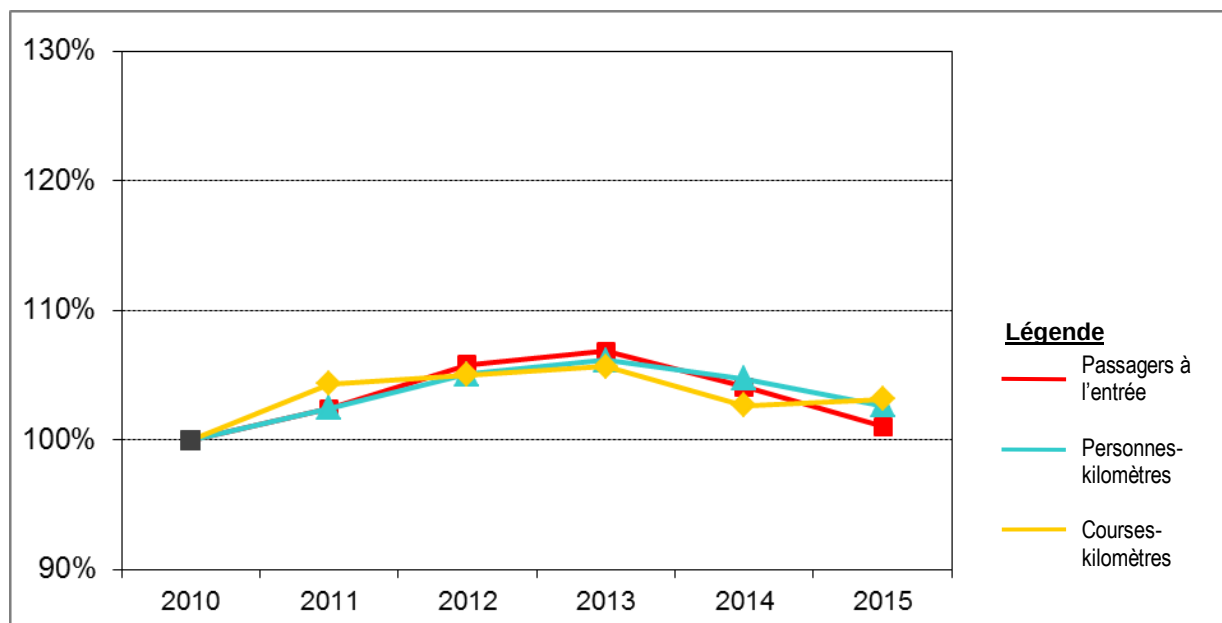


Illustration 14 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 1 (source : données actuelles des ET)

6.2 CRT Haute-Argovie

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
30.491 Huttwil – Eriswil	2	●	●	→ Les chiffres de la demande se maintiennent à un niveau bas. Le rendement est étroitement lié à l'offre sur les lignes 30.493, 30.481 et 30.483. Seule la suppression de l'offre de la ligne 30.493 permettrait d'améliorer le résultat.
30.493 Huttwil – Wyssachen	1	●	●	→ Les chiffres de la demande se maintiennent à un niveau bas. Le rendement est étroitement lié à l'offre sur les lignes 30.491, 30.481 et 30.483. Il n'est pas judicieux de réduire davantage l'offre. Si les coûts doivent baisser, il faut envisager une suppression de la ligne. Parallèlement, les mesures sur la ligne 30.491 doivent être mises en œuvre.
40.005 Sole – Herzogenbuchsee (Lignes 5/7)	2/2	▲	▲	→ Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Soleure
40.051 Wangen a. A. – Herzogenbuchsee – Langenthal	3	■	■	→ Y compris minibus entre Wangen et Herzogenbuchsee faisant la liaison jusqu'à la ligne principale
40.051 Langenthal – Melchnau (– Grossdietwil LU)	3	▲	▲	→

40.052 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten	2	●	▲	⚡ (demande) L'exigence minimale n'est pas remplie de justesse. En outre, l'offre doit être examinée en détail par la CRT.
40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen	2	▲	▲	⚡ (demande)
40.058 Farnern – Wolfisberg – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	1	▲	▲	➔

Evolution de l'offre et de la demande

Dans la CRT Haute-Argovie, la demande de transport par bus (voir Illustration) est en progression constante (passagers à l'entrée, personnes-kilomètres).

Cette évolution positive est principalement due à la ligne de bus urbaine 40.063 à Langenthal. Le nombre de courses-kilomètres proposées a diminué en raison de la suppression des lignes de bus 40.059 et 40.060.

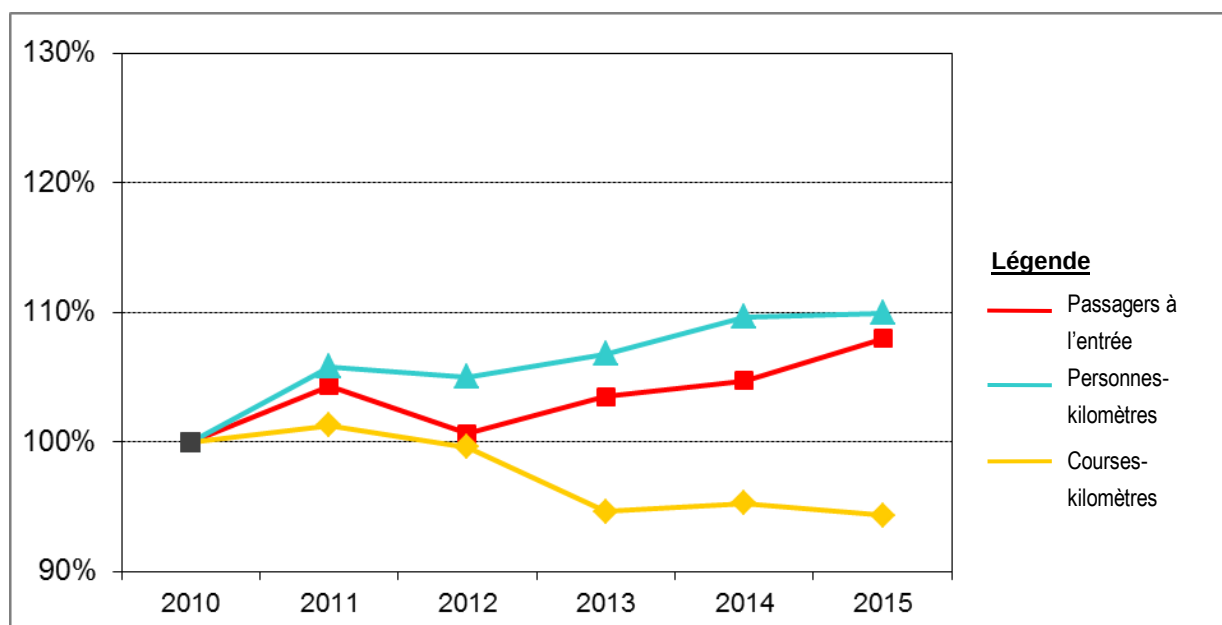


Illustration 15 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 2 (source : données actuelles des ET)

6.3 CR Emmental

L'offre des lignes de bus dans l'Emmental est restée majoritairement inchangée ces dernières années. Parallèlement, la demande sur les lignes de bus a connu une forte stagnation.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
30.271 Signau – Röthenbach	2	■	▲	➔
30.281 Hasenknubel – Langnau – Hüsalmatt	3	●	●	⚡ (demande) L'offre sur ces deux lignes est assurée par un seul véhicule. Seule une

				réduction des horaires de service permettrait de faire baisser les coûts. Il n'est pas judicieux de réduire davantage l'offre. Si les coûts doivent baisser, il faut envisager une réduction draconienne de l'offre ou une suppression de la ligne.
30.284 Ramsei – Langnau	1	■	■	➔
30.284 Langnau – Trub – Fankhaus	3	■	▲	↗ (demande)
30.285 Langnau – Bärau – Gohl	1	■	●	↗ (TTC). Vu la structure de l'habitat et la longueur de la ligne, les conditions sont défavorables à une exploitation rentable. En outre, comme la ligne sert principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.
30.286 Langnau – Aeugstmatt	1	■	▲	↗ (TTC)
60.251 Escholz matt – Schangnau – Kemmeriboden	2	▲	■	↗ (TTC) Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Lucerne
30.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	■	▲	➔
30.481 Sumiswald-Grünen – Wasen	2	■	▲	↗ (TTC)
30.482 Sumiswald-Grünen – Heimisbach Thal	1	■	▲	➔
30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	2	■	▲	➔
30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	1	■	▲	➔
30.465 Hasle-Rüegsau – Berthoud	3	■	■	➔
30.465 Berthoud – Lyssach – Fraubrunnen / Kernenriedstrasse	1	■	▲	Offres au départ/à destination de Fraubrunnen
	3	▲	■	Offres au départ/à destination de Lyssach, Kernenriedstrasse (y. c. offres jusqu'au centre commercial financées par des tiers)
30.466 Berthoud – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	■	▲	↗ (demande)
30.467 Berthoud – Kirchberg, Neuhof	1	■	■	↗ (demande)
30.468 Berthoud – Heimiswil – Lueg	1	■	●	➔ Vu la structure de l'habitat et la longueur de la ligne, les conditions sont défavorables à une exploitation rentable.
30.881 Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen	1	●	●	➔ Le taux d'occupation moyen est de moins de trois personnes/course, ce qui, dans le cas d'une exploitation en minibus, correspondrait à un feu orange. La ligne est toutefois exploitée en commun avec la ligne 884 et un seul véhicule. La forte demande sur la ligne 30.884 implique l'utilisation d'un bus normal ce qui explique le feu rouge. La suppression de la ligne est prévue.

30.882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen – Schnottwil	1	■	▲	➔ Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Soleure
30.884 Bätterkinden – Koppigen	1	■	▲	↗ (demande)
40.002 Soleure – Gerlafingen – Zielebach	4	■	▲	⌂ (TTC) Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Soleure

Evolution de l'offre et de la demande

L'illustration montre l'évolution de l'offre et de la demande de toutes les lignes de bus dans le périmètre de la CR Emmental, donc également des lignes de transport local. La demande de transport par bus dans la CR Emmental n'a connu qu'une légère hausse, voir une stagnation (passagers à l'entrée, personnes-kilomètres).

La forte hausse du nombre de personnes-kilomètres pour le transport par bus entre 2014 et 2015 est due à une rectification unique liée à l'introduction du système de comptage automatique d'une entreprise de transport.

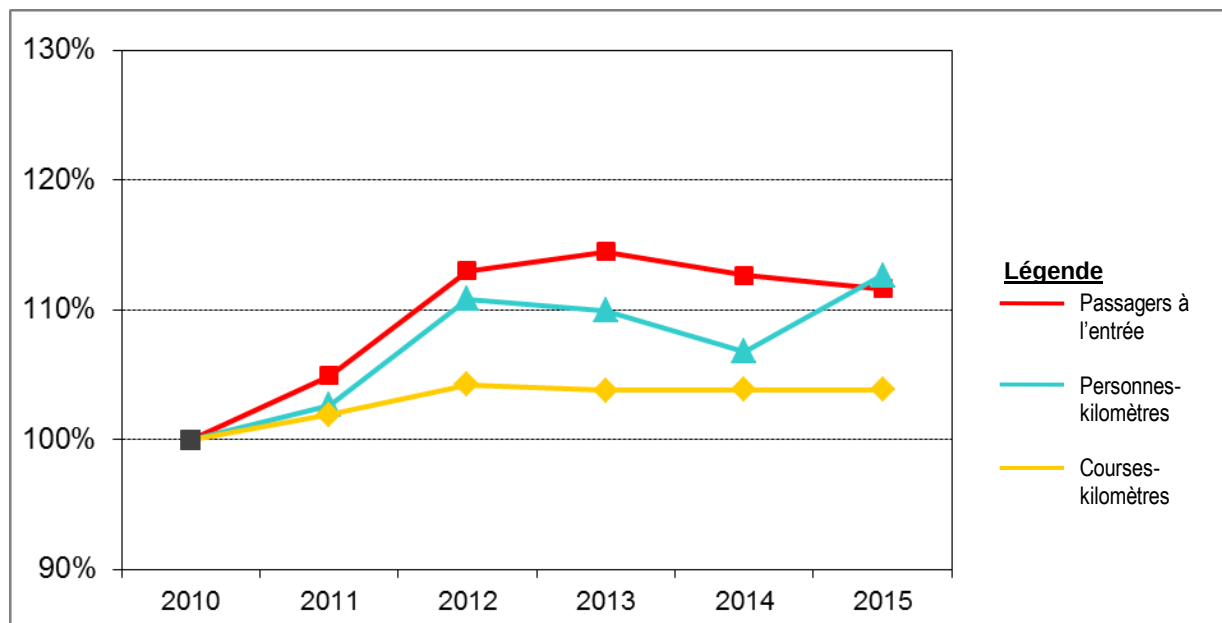


Illustration 16 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CR Emmental (source : données actuelles des ET)

6.4 CR Berne-Mittelland

La transformation prévue de la ligne 30.261 Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten pour mettre en service un bus de citoyens n'a pas été réalisée. A la place, la commune a opté pour un bus scolaire et la ligne a été supprimée à l'été 2014.

Fin 2015, le canton de Fribourg a mis sur pied une nouvelle ligne Morat – Courlevon – Courtepin (ligne 20.546), qui concerne également la commune bernoise de Münchenwiler. Le canton de Berne n'ayant pas été impliqué dans le processus de planification, il ne participe pas à la commande de l'offre de cette ligne.

En plus des modifications de l'offre précitées, des adaptations ponctuelles ont eu lieu sur différentes lignes dans le cadre de la procédure de commande et de la procédure relative aux horaires.

Contrôle des résultats Lignes de bus et de tram régionales (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
20.121 Düringen – Börsingen – Laupen	2	■	■	↗ (TTC) Responsabilité du canton de Fribourg
20.181 Fribourg – Heitenried – Schwarzenburg	2	■	▲	➔ Responsabilité du canton de Fribourg
20.548 Morat – Gümnen	1	■	▲	↗ (TTC) Responsabilité du canton de Fribourg
30.006 Worb Village – Gümligen – Berne Gare	4	■	■	↗ (TTC)
30.021 Berne – Bremgarten	4	■	■	➔
30.033 Bremgarten Seftau – Worblaufen	3	▲	▲	↗ (demande)
30.034 Unterzollkofen – Hirzenfeld	4	■	■	➔
30.036 Zollikofen – Berne Breitenrain	4	●	▲	↗ (demande) Compte tenu de la demande, la ligne est exploitée au moyen de bus articulés entre Zollikofen et Münchenbuchsee. Le développement du pôle économique du Wankdorf entraîne actuellement une nette hausse de la demande sur cette ligne.
30.036 Zollikofen – Münchenbuchsee Hüslimoos	4	▲	■	➔
30.038 Schönbühl – Bäriswil / Mattstetten	4	▲	▲	➔
30.043 Ittigen Talgut – Kappelsacker	4	▲	■	➔
30.044 Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	3	▲	▲	➔
30.046/47 Bolligen – Habstetten – Lutertal	4	■	■	➔
30.102 Berne – Uetligen – Säriswil	3	■	▲	↗ (demande)
30.104 Berne – Meikirch – Wahlen-dorf	3	▲	▲	➔
30.106 Berne – Kirchlindach – Zollikofen	3	▲	▲	➔
30.107 Berne – Wohlen – Uetligen (–Zollikofen)	2	■	▲	➔
30.130 Neuenegg – Thörishaus	2	▲	▲	↗ (TTC)
30.131 Flamatt – Ueberstorf – Albligen	2	▲	▲	↗ (TTC) Responsabilité du canton de Fribourg
30.160 Aéroport Bern-Belp – Belp – Münsingen – Konolfingen village	2	▲	▲	➔ La ligne a fait l'objet d'un appel d'offres pour décembre 2017. Les indemnités peuvent être considérablement réduites.

30.161/162/163 Bus local Münsingen / Boucle Spital/Sonnhalde / Boucle Brückreute	3	●	▲	➔ La ligne a fait l'objet d'un appel d'offres pour décembre 2017 et a été adjudgée à une autre entreprise de transport. Les indemnités peuvent être considérablement réduites.
30.165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf	2	▲	▲	➔ La ligne a fait l'objet d'un appel d'offres pour décembre 2017 et a été adjudgée à une autre entreprise de transport. Les indemnités peuvent être considérablement réduites.
30.166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen	1	■	▲	↗ (TTC) La ligne a fait l'objet d'un appel d'offres pour décembre 2017 et a été adjudgée à une autre entreprise de transport. Les indemnités peuvent être considérablement réduites.
30.167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach	1	■	▲	↗ (TTC). La ligne a fait l'objet d'un appel d'offres pour décembre 2017 et a été adjudgée à une autre entreprise de transport. Les indemnités peuvent être considérablement réduites.
30.321 Riggisberg – Toffen / – Thurnen	3	▲	▲	➔
30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg	1	■	▲	➔
30.323 Thurnen – Riggisberg – Gurnigel – Schwarzenburg		■	■	↗ (TTC)
30.331 Belp Gare – Riedli	3	●	▲	➔ La ligne a fait l'objet d'un appel d'offres pour décembre 2017. Son déclassement est prévu.
30.332 Belp Gare – Aemmenmatt	3	●	▲	↗ (demande) La ligne a fait l'objet d'un appel d'offres pour décembre 2017. Son déclassement est prévu.
30.340 Wabern – Zimmerwald – Niedermuhlern	2	■	▲	➔
30.472 Biglen – Arni – Lützelflüh / - Moosegg	1	■	●	↗ (demande). La structure de l'habitat est défavorable (ligne longue, région à faible densité de population)
30.541 Chiètres – Golaten – Wileroltigen – Chiètres	1	▲	●	↗ (demande) ↗ (TTC). Comme la ligne sert principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.
30.550 Gümmenen – Laupen	1	■	●	↗ (TTC). Une amélioration de la rentabilité est réalisée grâce au prolongement prévu jusqu'à Gurbru.
30.560 Mühleberg – Allenlütten – Rosshäusern	1	●	●	↗ (TTC) Il n'existe qu'une offre minimale sur cette ligne.
30.570 Berne Brünnen – Frauenkappelen – Mühleberg	3	▲	●	↗ (TTC). Il est prévu d'optimiser l'offre dans le cadre de la procédure de commande.
30.611 Schwarzenbourg – Rüschegg – Riggisberg	2	▲	●	↗ (TTC). La structure de l'habitat est défavorable (ligne longue, région à faible densité de population)
30.612 Schwarzenbourg – Guggisberg – Schwarzenbourg	1	■	▲	➔
30.613 Schwarzenbourg – Lanzenhäusern – Albligen	1	●	●	➔ La suppression de la ligne est prévue.

30.614 Riffenmatt – Guggisberg – Riedacker		■	●	L'offre minimale est conçue principalement pour le transport scolaire (moins de 4 allers-retours)	
30.621 Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	1	▲	●	↘ La demande concerne un tronçon relativement court, et les recettes sont donc faibles.	
30.631 Köniz – Oberbalm – Niedermuhlern – Riggisberg	2	■	▲	➔	
30.781 Boll-Utzen – Utzen Pflegeheim	2	▲	▲	↗ (demande)	L'offre est assurée par un seul véhicule.
30.782 Boll-Utzen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzen	2	●	▲	↗ (TTC)	
30.791 Worb Village – Wikartswil – Walkringen	1	■	▲	↘ (TTC)	
30.792 Worb Village – Biglen	1	■	▲	➔	
30.793 Worb Village – Grosshöchstetten	1	■	▲	➔	
30.794 Worb Village – Rüfenacht	1	▲	●	↗ (demande) Exploitation conjointe avec la ligne 795	
30.795 Worb Village – Rubigen	1	■	▲	➔	
30.871 Jegenstorf – Messen	1	■	▲	↗ (TTC)	
30.883 Bätterkinden – Limpach – Messen	1	●	●	↘ (demande) Un nouveau schéma d'offre est prévu pour la région Lyss – Messen – Bätterkinden.	
31.044 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand	1	■	▲	➔	

Evolution de l'offre et de la demande

L'illustration montre l'évolution de l'offre et de la demande de toutes les lignes de bus et de tram dans le périmètre de la CR BM, donc également des lignes de transport local. Dans l'ensemble, on ne constate qu'une légère augmentation au cours des cinq dernières années, tant au niveau de l'offre que de la demande. Le repli observé en 2011 et la forte hausse qui a suivie en 2012 s'expliquent par des effets statistiques dus au nouveau schéma de tram qui comporte de nouvelles lignes et de nouvelles liaisons. Il s'agit probablement d'effets artificiels dus à des problèmes d'attribution, qui ne reflètent pas correctement l'évolution effective. Le léger recul des courses-kilomètres en 2014 s'explique par des réductions de l'offre suite au programme d'économie.

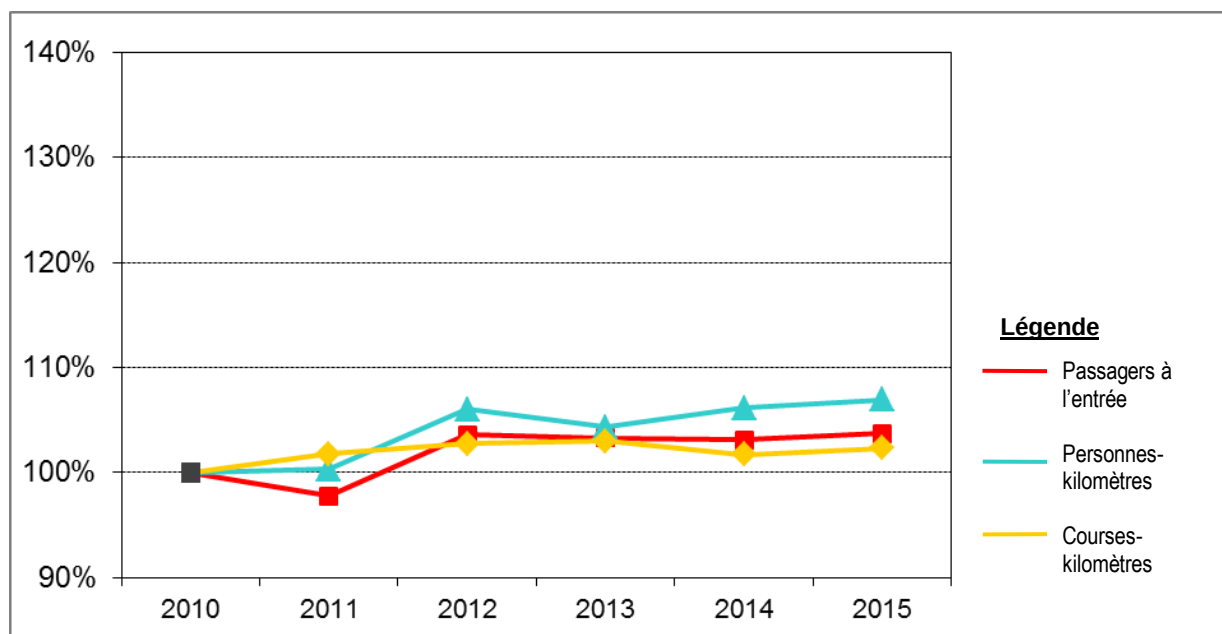


Illustration 17 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus et par tram (transports locaux et régionaux) dans la CR Berne-Mittelland (source : données actuelles des ET)

6.5 CRT Oberland-Ouest

Peu de changements sont à noter s'agissant des lignes de bus. Les adaptations suivantes ont été réalisées :

Dans le Saanenland, l'offre a été systématisée sur les lignes de bus Saanenmöser – Gstaad – Les Diablerets, Gstaad – Lauenen et Gstaad – Turbach grâce à un horaire mieux cadencé des trains ; des allers-retours supplémentaires commandés par des tiers ont en outre contribué à une légère amélioration de l'offre.

Conformément à l'arrêté sur l'offre, la ligne Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand (STI, 31.045) a été supprimée fin 2013. En période scolaire, 4,5 allers-retours, commandés par la commune de Buchholterberg, sont proposées depuis lors entre Wangelen et Heimenschwand.

Les améliorations décidées pour le bus local de Spiez n'ont pas pu être mises en œuvre car les temps de parcours nécessaires ont été jugés trop serrés, ce qui ne permettait pas de garantir la stabilité de l'horaire.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
31.021 Thoune – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken	4	■	■	➔
31.022 Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	1	■	▲	➔

31.024 Oberhofen – Schwanden – Sigriswil	1	▲	▲	↗ Le fonctionnement de cette ligne est étroitement lié à celui des lignes 21 et 25. C'est pourquoi ces deux lignes peuvent être exploitées très efficacement.
31.025 Thoune – Oberhofen – Gunten – Sigriswil	3	■	■	→
31.031 Thoune – Goldiwil – Heiligenschwendi	2	■	■	→
31.032 Thoune – Dörfli – Heiligenschwendi	1	■	■	→
31.033 Thoune – Teuffenthal	1	■	■	→
31.041 Thoune – Schwarzenegg – Innereriz	1	■	■	→
31.042 Thoune – Schwarzenegg – Heimenschwand	1	■	■	→
31.043 Thoune – Emberg – Heimenschwand	1	■	■	→
31.003 (Thoune –) Allmendingen – Blumenstein	2	■	▲	→
31.050/51 Thoune – Uebeschi/Wattenwil – Blumenstein	3	■	■	→
31.053 Seftigen – Wattenwil – Blumenstein	2	▲	▲	→
31.055 Thoune – Reutigen – Wimmis	2	■	■	→
31.056 Riggisberg – Burgistein – Wattenwil	1	▲	●	→ Vu la structure de l'habitat et la longueur de la ligne, les conditions sont défavorables à une exploitation rentable. En outre, comme la ligne sert principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.
31.057 Uetendorf TUS – Uetendorf, gare – Gurzelen	1	■	■	↗ (demande)
31.001 Thoune – Spiez	4	■	■	→
31.061 / 62 / 63 Spiez – Krattigen / Hondrich – Aeschi / Aeschi-ried	2	■	▲	→
31.065 Spiez – Faulensee	2	■	■	↗
31.066 Spiez – Emdthal – Aeschi	1	▲	▲	↗ (demande)
31.210 (Spiez –) Reichenbach – Frutigen	1	▲	●	→ En raison des longs temps de stationnement, les conditions sont défavorables à une exploitation rentable.
31.220 Reichenbach – Kiental	1	■	■	→
31.230 Adelboden – Frutigen	2	■	■	→
31.230 Frutigen – Kandersteg	2	■	■	↗ (demande)
31.232 Adelboden Auserschwand – U. d. Birg	1	■	■	→
31.241 Kandersteg – Station infé-	1	■	▲	→

rieure Sunnbüel				
12.180 Schönried – Saanen – Gstaad	1	■	▲	☒ (TTC)
12.180 Gstaad – Gsteig – Les Diablerets	1	■	■	➔
12.181 Gstaad – Lauenen	1	■	▲	➔
12.182 Gstaad – Turbach	1	■	●	☒ (TTC). Vu la structure de l'habitat et la longueur de la ligne, les conditions sont défavorables à une exploitation rentable. En outre, comme la ligne sert principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.
20.260 Bulle – Jaun – Boltigen	1	■	▲	➔ Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Fribourg
31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp	1	■	●	☒ (demande). En raison des longs temps de stationnement, les conditions sont défavorables à une exploitation rentable. Il devrait être très difficile d'améliorer de manière significative le taux de couverture des coûts.
31.281 Lenk – Bühlberg	1	■	■	➔
31.283 Lenk – Simmenfälle	1	■	■	➔

Evolution de l'offre et de la demande

L'illustration montre l'évolution de l'offre et de la demande de toutes les lignes de bus dans le périmètre de la CRT 5, donc également des lignes de transport local. La demande de transport par bus dans la CRT Oberland-Ouest connaît une croissance exponentielle (passagers à l'entrée, personnes-kilomètres). La baisse du nombre de courses-kilomètres entre 2012 et 2013 est due à une rectification de valeur liée à l'introduction du système de régulation du trafic d'une entreprise de transport.

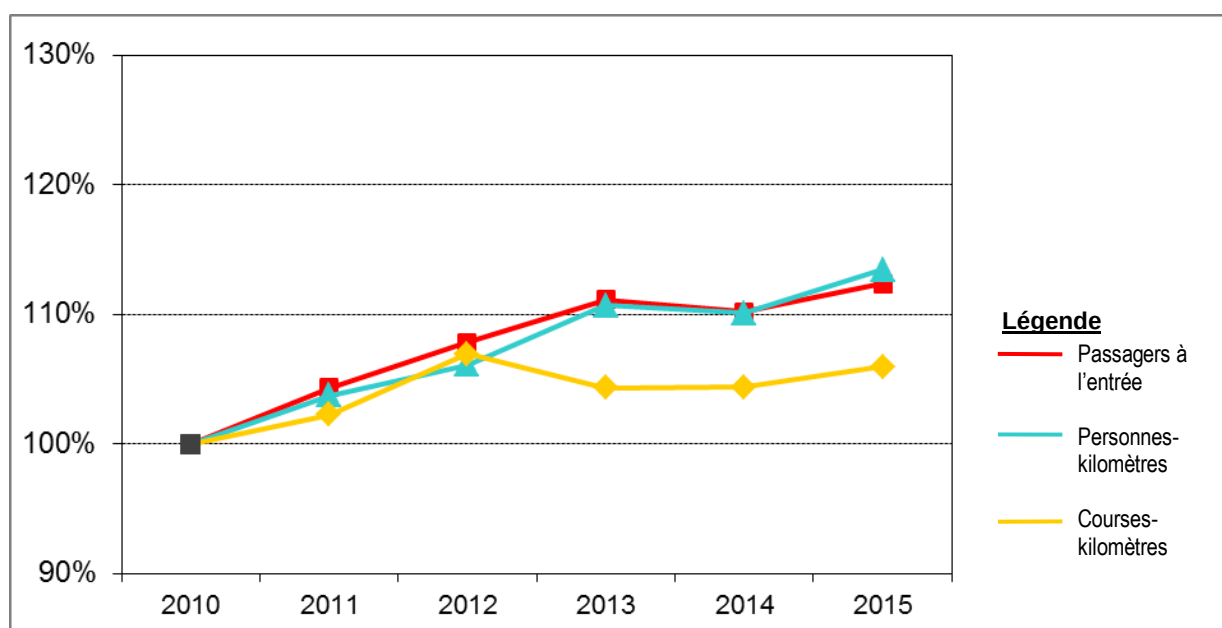


Illustration 18 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 5 (source : données actuelles des ET)

6.6 CR Oberland-Est

Depuis fin 2013, les IR du Zentralbahn se croisent à Chäppeli au-dessus de Giswil au lieu du col du Brünig. Les correspondances avec les lignes de bus à destination de Brienz et Hasliberg Reuti en ont été affectées et l'horaire a été adapté, mais le nombre de courses demeure inchangé. Les trains régionaux se croisent désormais à Brienzwiler. La ligne de bus Meiringen – Unterbach a été prolongée jusqu'à Brienzwiler, où des correspondances optimales avec les trains sont en place.

Une cadence semi-horaire ininterrompue a été introduite sur la ligne de bus Interlaken – Ringgenberg fin 2013. Depuis fin 2015, l'offre de la ligne de bus Lauterbrunnen – Stechelberg est ponctuellement complétée pendant la haute saison estivale.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
31.101 Beatenberg – Interlaken Ouest	2	■	■	➔
31.102 Interlaken Ouest – Interlaken Est – Ringgenberg	3	■	▲	↻ (TTC) Depuis 2014, cadence semi-horaire les jours ouvrés
31.103 Interlaken Ouest – Bönigen – Iseltwald	3	■	▲	↻ (TTC)
31.105 Interlaken Ouest – Centre hospitalier	3	▲	▲	➔ Depuis 2014, prolongement jusqu'à Unterseen, Wellenacher
31.105 Interlaken Ouest – Wilderswil – Gsteigwiler	3	■	■	➔
31.106 Habkern – Interlaken Ouest	1	■	▲	➔

31.111 Wilderswil – Saxeten	1	■	●	➔ En raison de l'offre peu étoffée, l'exploitation n'est pas très rentable. L'entreprise de transport cherche à augmenter les recettes en proposant des offres supplémentaires.
31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher (Ligne 1)	2	▲	■	↗ (demande)
31.124 Grindelwald – Itramen (Ligne 3)	1	■	▲	➔
31.125 Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi (Ligne 2)	2	■	■	↗ (demande)
31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	2	■	■	➔
31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	1	■	■	↗ (TTC)
31.151 Brienz – Brienzwiler – Brünig Hasliberg – Hasliberg Reuti	2	▲	▲	➔ Depuis l'introduction en 2014 du nouveau concept de Zentralbahn, les correspondances sur le Brünig sont moins bonnes ; la correspondance avec les trains régionaux se fait donc désormais à Brienzwiler.
31.152 Brienz – Axalp	1	■	■	➔
31.171 Innertkirchen – Guttannen	1	▲	▲	↗ (demande)
31.172 Innerkirchen – Gadmen	1	▲	●	➔ Le tronçon est très fréquenté mais sur une courte distance et génère donc de faibles recettes.
31.174 Geissholz – Meiringen	1	■	●	↗ (demande). La ligne servant principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.
31.174 Meiringen – Unterbach – Brienzwiler	1	▲	●	➔ Depuis 2014, prolongement jusqu'à Brienzwiler et correspondances avec les trains régionaux. La ligne servant principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.

Evolution de l'offre et de la demande

Depuis plusieurs années, la demande sur les lignes de bus de la région d'Interlaken ne cesse d'augmenter, alors que sur les lignes de la région du lac de Brienz et de l'Oberhasli, elle est parfois en recul (voir Illustration).

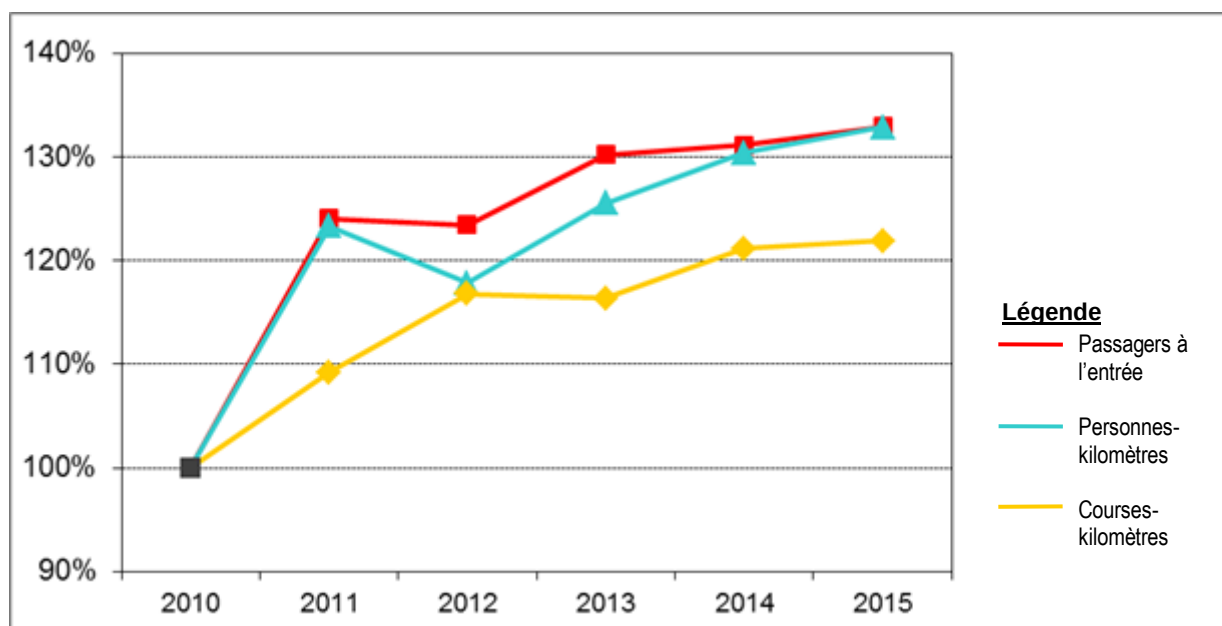


Illustration 19 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CR Oberland-Est (source : données actuelles des ET)

7 Evolution de la desserte fine dans les villes et les agglomérations

7.1 Bienne

L'offre de la ligne Débarcadère – Champs-de-Boujean – Place d'Orpond à Bienne a été densifiée fin 2013, passant à une cadence au quart d'heure, et certaines offres parallèles ont été supprimées. L'offre de la ligne 11 a été aménagée entre la gare et le funiculaire de Macolin ; la branche faiblement fréquentée à destination d'Alfermée a quant à elle été supprimée.

Suite au nouvel horaire de trafic longue distance, les lignes de bus de Moutier ont subi d'importantes restructurations fin 2015. Afin de maintenir la qualité du service, l'offre du bus local a été élargie de manière ciblée et une branche faiblement fréquentée a été supprimée.

Fin 2015, l'offre des lignes de trolleybus 1 et 4 à Bienne a été densifiée sans incidence sur les coûts, passant à une cadence toutes les 7,5 minutes le matin à l'heure de pointe et toutes les dix minutes entre 11 heures et 15 heures. La ligne 1 a en outre été prolongée jusqu'aux stades et la ligne 5, dans le quartier du Petit-Marais, jusqu'au chemin Kellerried.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
1 Bois-Devant – Bienne Gare – patinoire	4C	■	■	➔
2 Bienne Gare – Boujean – Centre Boujean – Mâche	4B	▲	■	➔
4 Nidau – Bienne Gare – Mauchamp	4C	■	■	➔

5 Petit-Marais – Bienne Gare – Centre hospitalier	4B	▲	■	↗ (TTC)
6 Clinique des Tilleuls – Bienne Gare – Centre hospitalier	4B	■	■	↗ (TTC)
7 Brugg – Bienne Gare – Mine-d'Or	4B	▲	▲	→
8 Nidau – Port – Bienne Gare – Fuchsenried	4B	■	■	↗
11 Bienne – Vigneules – Alfermée	4A/B	●	●	→ La desserte des quartiers est assurée par un seul véhicule. Des économies peuvent être réalisées uniquement en réduisant les horaires de service.

7.2 Lyss

Le bus local de Lyss, mis en service à titre d'exploitation pilote, a été intégré dans l'offre de base à fin 2013 ; la boucle du Friedhof, peu fréquentée, a été supprimée.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques	
30.364 Boucle Lyssbachpark	3	●	▲	→	Les trois lignes sont exploitées avec un seul véhicule. Seule une nette réduction des horaires de service du bus local permet de réaliser des économies.
30.367 Boucle Dreihubel	3	●	▲	↗ (demande)	
30.368 Boucle Kornweg	3	●	●	↘	

7.3 Langenthal

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques	
40.063 Langenthal, Industrie Nord – Gare – Hôpital	4	▲	■	→	
40.064 Langenthal, Schoren – Gare – Lotzwil, Unterdorf	3	▲	▲	↗ (demande)	

7.4 Berthoud

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chap. **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques	
30.461 Berthoud Gare – Oberstadt – Steinhof – Gare	4	●	▲	↗ (TTC)	Ces dernières années, la demande a augmenté continuellement, ce qui a permis de faire passer le taux de couverture des coûts
30.462 Berthoud Bernstr. – Gare – Oberburg, Geissrütli	2	●	●		

30.463 Berthoud Gyrischachen – Gare - Meienfeld	4	●	●	de la ligne 30.461 du feu rouge au feu orange.
---	---	---	---	--

7.5 Berne

L'offre de quatre lignes de tram a été réduite aux heures creuses de la journée. Depuis l'horaire 2014, les véhicules de la ligne 3 circulent toutes les dix minutes en journée et ceux des lignes 6, 7 et 8 toutes les 7,5 minutes (auparavant toutes les six minutes).

Grâce à la mise en service de la nouvelle boucle de rebroussement, la ligne de tram 6 assure depuis 2015 une cadence au quart d'heure en soirée jusqu'à Siloah.

L'exploitation pilote de la ligne 25 Eichmatt – Büschiacker à Köniz a débuté en décembre 2011. Après trois années d'exploitation, le contrôle des résultats a révélé que les exigences minimales en termes d'utilisation n'avaient pas été atteintes. La ligne n'a donc pas été intégrée dans l'offre de base et a été supprimée.

En décembre 2014, le prolongement de la ligne 41 entre Kappelisacker et Zollikofen a été introduit à titre d'exploitation pilote. A l'issue de la première année d'exploitation, il s'est avéré que la branche prolongée ne satisfaisait pas à l'exigence minimale concernant la demande.

Le nouvel « Inselbus » a été lancé fin décembre 2015. La ligne de trolleybus 11 ne mène plus jusqu'à la gare de marchandises mais dessert Holligen et effectue ainsi un arrêt juste devant l'entrée principale de l'Hôpital de l'île. C'est le bus de la ligne 101 qui s'arrête désormais à la gare des marchandises. Pour améliorer le trafic aux heures de pointe (Université de Berne sur le site von Roll), ce bus effectue des courses supplémentaires entre la gare et la gare de marchandises.

Dès que la rénovation de l'Eigerplatz sera achevée, vraisemblablement à l'été 2017, la ligne 28 menant de l'Eigerplatz à la gare de Weissenbühl sera prolongée, permettant une correspondance avec le RER en direction de Belp et du Gürbetal.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
3 Gare – Weissenbühl	4	▲	▲	↗ (demande) ↘ (TTC)
6 Gare – Fischermätteli	4	▲	■	➔
7 Gare – Ostring	4	■	■	↗ (demande)
7 Gare – Bümpliz	4	■	■	➔
8 Gare – Brünnen	4	■	■	➔
8 Gare – Saali	4	■	■	➔
9 Gare – Wabern	4	■	■	➔
9 Gare – Wankdorf Gare	4	■	■	➔ Prolongement jusqu'à la gare de Wankdorf (auparavant Guisanplatz)
10 Köniz Schliern – Gare – Ostermundigen Rütli	4	■	■	➔
11 Gare marchandises – Gare – Neufeld P+R	4	■	■	➔ Depuis décembre 2015, Holligen au lieu de la gare de marchandises

12 Länggasse – Gare – Centre Paul Klee	4	■	■	→
16 Köniz Centre – Gurten-Gartenstadt	4	●	▲	→ La ligne est exploitée efficacement avec un seul véhicule. Seule une réduction des horaires de service permet de réaliser des économies.
17 Gare – Köniz Weiermatt	4	■	■	↗ (demande)
19 Blinzern – Gare – Elfenau	4	■	■	→
20 Gare – Wankdorf Gare	4	■	■	→
26 Breitenrain – Wylergut	4	●	▲	→ La ligne est exploitée efficacement avec un seul véhicule. Seule une réduction des horaires de service permettrait de réaliser des économies.
27 Weyermannshaus – Niederwangen	4	▲	■	↗
28 Eigerplatz – Brunnadernstrasse - Ostermundigen Zollgasse – Wankdorf Gare	4	▲	■	↗ (TTC)
29 Niederwangen – Köniz Gare– Wabern Lindenweg	4	▲	■	→
30 Gare – Marzili – Gare	1	■	▲	→
31 Europaplatz – Bümpliz – Niederwangen Gare	4	●	▲	Une réduction de l'offre et un déclassement sont prévus.
32 Riedbach – Berne Bümpliz	3	●	▲	→ La ligne est exploitée efficacement avec un seul véhicule. Seule une réduction des horaires de service permettrait de réaliser des économies.
40/41 Kappelisacker – Berne – Sonnenfeld/Allmendingen	4	▲	▲	→
101 Berne – Kappelenring / Schlossmatt	4	■	▲	↗ (demande)
102, 103, 104, 105, 106 Tronçon commun Berne – Neufeld P+R	4	▲	▲	Certaines courses de la ligne 103 (densification à la cadence au quart d'heure) sont peu fréquentées.

7.6 Thoune

L'exploitation pilote entre Steffisbourg, alte Bernstrasse et Heimberg, Dornhalde a finalement pu être mise en service fin 2014. Elle durera jusqu'à décembre 2017.

Les bus de la ligne 3 entre la gare de Thoune et Allmendingen circulent toutes les dix minutes depuis l'ouverture en 2011 de l'Arena de Thoune et de ses centres commerciaux. Principalement financée par des tiers, cette densification a été intégrée dans l'offre de base du canton fin 2015 en raison de la fréquentation satisfaisante de la ligne.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
1 Steffisbourg, Flühli – Thoue gare – Gwatt	4	■	■	➔
2 Thoue gare – Schorenfriedhof via Neufeld	4	■	■	↗ (TTC)
3 Heimberg, Dornhalde – Steffisbourg, alte Bernstrasse	(3)			Est actuellement (et jusqu'à fin 2017) mise en service à titre d'exploitation pilote avec 35 allers-retours (lu-sa), ce qui correspond au niveau d'offre 3.
3 Steffisbourg, Alte Bernstrasse – Thoue gare	4	▲	▲	↗ (TTC)
3 Thoue gare – Allmendingen	4	■	▲	↗ (demande)
4 Thoue gare – Lerchenfeld	4	■	▲	↗ (TTC)
5 Thoue gare – Schorenfriedhof via Dürrenast	4	■	▲	➔
6 Thoue gare – Quartier Ouest	4	▲	▲	➔

7.7 Interlaken

La desserte d'Interlaken est non seulement assurée par le bus local mais également par différentes lignes régionales qui passent par le centre-ville.

Contrôle des résultats (pour la signification des symboles, voir chapitre **Error! Reference source not found.**, page **Error! Bookmark not defined.**)

Ligne	Niveau d'offre	De-mande	TCC	Remarques
31.104 Bus local Interlaken	3	▲	▲	↗ (demande) Depuis 2014, les jours ouvrés, nouvelle ligne reliant Interlaken Est à la zone artisanale de Moos.

8 Evolution des indemnités

8.1 Responsabilités du financement des transports publics

Les responsabilités en matière de commandes de prestations et d'indemnités sont réglées comme suit :

Secteur	Financement	
Trafic longue distance	autofinancement	
Infrastructure ferroviaire	Confédération	Subvention cantonale : FIF
Transport régional de voyageurs	Confédération	Canton
Trafic local : transport de voyageurs		Canton
Trafic local : infrastructure	(Confédération) ¹⁾	Canton
Communautés tarifaires/mesures tarifaires		Canton
Transport de marchandises par chemins de fer à voie métrique	Confédération	Canton

¹⁾ Cofinancement des projets d'agglomération (Fonds d'infrastructure)

Pour garantir l'offre de prestations, le canton de Berne octroie des indemnités aux entreprises de transport du trafic général et de transport en agglomération conformément au droit fédéral et au droit cantonal, selon l'article 4 de la loi sur les transports publics (LCTP). Des indemnités sont octroyées pour les prestations suivantes :

- Secteur des transports (trafic régional et local)
Sont indemnisées les prestations commandées du trafic régional voyageurs (TRV) et du trafic local (TL). Les indemnités en faveur des transports régionaux sont financées conjointement par la Confédération et le canton selon une clé de répartition fixée au niveau fédéral. Le transport local est intégralement indemnisé par le canton.
- **Secteur des infrastructures (infrastructures ferroviaires régionales / infrastructures de tram)**
La Confédération indemnise les coûts d'exploitation de l'infrastructure des chemins de fer privés.
S'agissant du transport local, les infrastructures de tram sont entièrement indemnisées par le canton.
- Prestations aux communautés tarifaires
Les pertes de recettes dues à la tarification forfaitaire dans le cadre de la mise sur pied de communautés tarifaires sont indemnisées par des paiements directs aux diverses communautés.

Il incombe aux cantons de commander l'offre de transports régionaux et locaux. S'agissant de l'infrastructure de transports régionaux, c'est l'Office fédéral des transports qui en est responsable. Quant aux infrastructures de tram pour le transport local, la commande relève de la responsabilité des cantons et des communes.

Outre les indemnités d'exploitation, le canton de Berne octroie aussi des prêts à l'investissement pour la maintenance et l'élargissement du réseau de tram.

Les coûts des transports publics du canton de Berne sont financés conjointement par le canton et les communes. Les communes bernoises participent à concurrence d'un tiers aux coûts du canton pour les transports publics.

8.2 Evolution des indemnités

Evolution de l'offre, des coûts, des recettes et des indemnités

L'offre de transports publics s'est considérablement développée entre 2010 et 2012. Depuis 2012, elle n'a cependant plus été adaptée que de manière très ponctuelle pour des raisons liées à la politique financière.

Tandis que l'offre a augmenté de quelque sept pour cent entre 2010 et 2017, grâce à de nouveaux véhicules à plus grande capacité, l'offre en places, mesurée en places-kilomètres, a augmenté de près de onze pour cent (voir Illustration). La demande en transports publics, mesurée en personnes kilomètres (+19 pour cent) et en nombre de passagers à l'entrée (+14 pour cent), a toutefois connu une hausse plus marquée que l'offre.

Les surcoûts sont principalement à mettre au compte de l'augmentation des capacités grâce à l'achat de nouveau matériel roulant de plus grande taille. Bien que les recettes aient été supérieures aux coûts, le besoin en indemnités a augmenté de 17 pour cent mais s'est stabilisé depuis 2014.

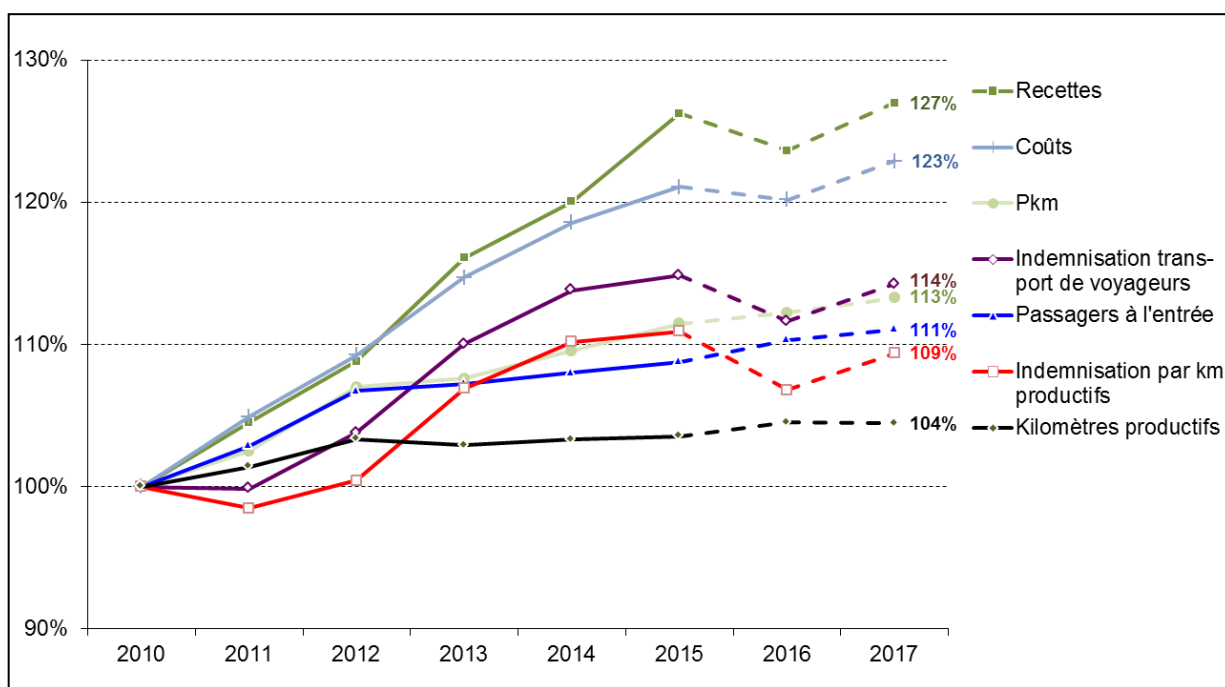


Illustration 20 : Evolution dans le domaine des transports de personnes

(base : 2010-2015 chiffres réels ; 2016-2017 chiffres planifiés. Passagers à l'entrée, Pkm et indemnités pour les lignes intercantionales sont pris en compte au prorata selon les CRI).

Il est réjouissant de constater que le taux de couverture des coûts n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années (voir Illustration) pour atteindre 54,2 pour cent (conventions de prestations 2017).

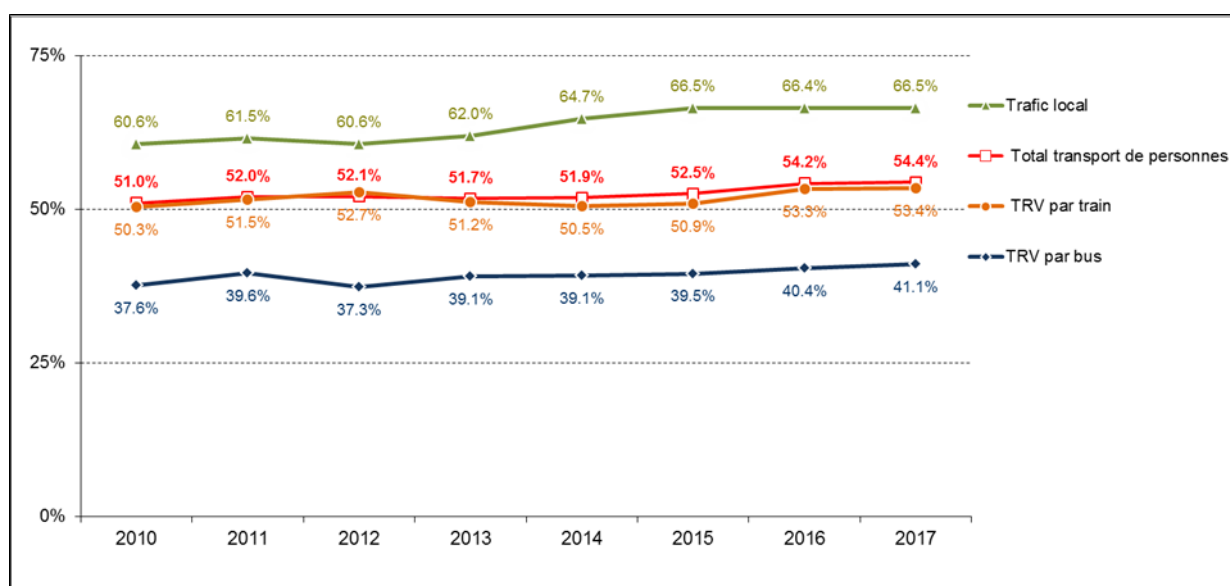


Illustration 21 : Evolution du taux de couverture des coûts dans le transport de personnes 2010-2017 (sur la base des offres 2010-2017 ; toutes les lignes commandées conjointement par le canton de Berne)

L'arrêté sur l'offre 2014-2017 n'a entraîné que des adaptations mineures de l'offre, qui correspondent à un pour cent. Grâce à des recettes nettement plus élevées (+13 pour cent), les hausses des coûts ont été majoritairement amorties (voir Illustration).

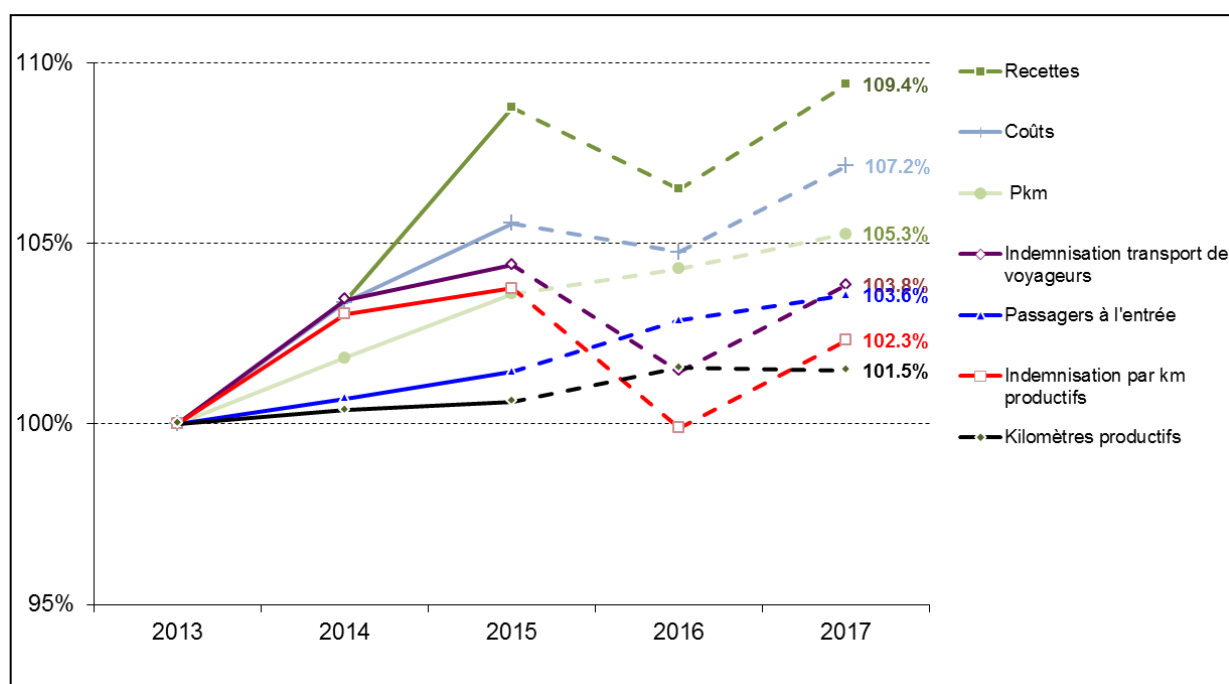


Illustration 22 : Evolution du trafic de voyageurs indemnisé 2013-2017

(Base : 2013-2015 chiffres réels ; 2016-2017 chiffres planifiés. Passagers à l'entrée, Pkm et indemnités pour les lignes intercantionales sont pris en compte au prorata selon les CRI).

Indemnités pour les transports publics 2014-2017

La nouvelle répartition des compétences en matière de financement de l'infrastructure ferroviaire a eu un impact sur les indemnités cantonales. Les chiffres pour la période 2016-2017 ne sont donc pas vraiment comparables avec ceux de 2014-2015 (voir Tableau). Durant la période de l'arrêté sur l'offre 2014-2017, les indemnités totales versées par le canton pour les transports publics ont évolué comme suit :

		Arrêté sur l'offre 2014-2017			
		2014	2015	2016	2017
Total transport voyageurs (TRV & TL)	mio CHF	375.0	378.5	367.8	380.6
Indemnités communautés tarifaires	mio CHF	20.9	23.3	23.8	26.8
Indemnités transport marchandises	mio CHF	1.0	0.9	1.0	1.0
Indemnités diverses (bus de citoyens, plateforme d'échange de données, etc.)	mio CHF	0.7	0.7	0.5	0.5
Total des indemnités de transport	mio CHF	397.6	403.4	393.2	408.9
./. Part de la Confédération transport régional	mio CHF	156.3	161.9	152.0	156.0
Indemnités de transport à la charge du canton	mio CHF	241.3	241.5	241.2	252.9
Evolution par rapport à l'année précédente	en %		0.1%	-0.1%	4.9%
Indemnités infrastructure transport régional	mio CHF	101.6	104.7	-	-
Subvention Fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer)	mio CHF	-	-	82.0	82.0
Indemnités infrastructure transport local	mio CHF	5.7	5.2	6.9	7.0
Indemnités diverses pour l'infrastructure	mio CHF	0.5	0.5	0.5	0.5
Total des indemnités d'infrastructure	mio CHF	107.7	110.3	89.4	89.5
./. Part de la Confédération infrastructure transport régional	mio CHF	57.9	59.7	-	-
Total des indemnités d'infrastructure à la charge du canton	mio CHF	49.8	50.7	89.4	89.5
Evolution par rapport à l'année précédente	en %		1.7%	76.4%	0.1%
Total des indemnités à la charge du canton	mio CHF	291.2	292.2	330.6	342.4
Evolution par rapport à l'année précédente	en %		0.4%	13.1%	3.6%

Tableau 1 : Evolution des indemnités totales allouées aux transports publics par le canton de Berne 2014-2017

Détails des évolutions :

Chiffre 1) Trafic régional

Le besoin en indemnités a affiché une baisse en 2016, en particulier pour BLS. Les efforts d'économie consentis au cours des dernières années portent leurs fruits. L'efficacité a en outre été améliorée grâce à des aménagements de l'offre extracantonale et à des adaptations de l'utilisation des véhicules. Les indemnités à la charge du canton augmentent en revanche de 1,9 pour cent pour l'année d'horaire 2017. Le principal surcoût est à imputer au trafic régional, à savoir aux coûts induits par les acquisitions de matériel roulant, les programmes de remise en état des chemins de fer (ASM, BOB, MIB, MOB et CFF) et le remplacement de véhicules déjà amortis par des entreprises de transport par bus.

Chiffre 4) Communautés tarifaires

Suite à l'élargissement de l'espace Libero aux destinations situées dans les régions de Bienne, du Seeland et du Jura bernois en 2015, les différentes communautés d'abonnement ont été intégrées à la communauté tarifaire Libero. Grâce au système par zones, il n'est plus nécessaire d'acheter plusieurs billets individuels comme c'était le cas auparavant sur certains trajets. Cette nouvelle situation a engendré des pertes de recettes dans les entreprises de transport. Pour compenser ces pertes dues à la tarification forfaitaire, des indemnités plus élevées sont versées aux diverses communautés tarifaires dans le cadre des commandes. Une convention a en outre dû être conclue entre les CFF et la nouvelle communauté tarifaire s'agissant de l'indemnisation des pertes de recettes sur les tronçons dédiés au trafic longue distance.

Chiffre 8) Part de la Confédération à l'indemnisation du trafic régional

Suite à la redistribution des compétences en matière de financement, la clé de répartition des coûts entre la Confédération et les cantons a dû être adaptée (ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional, OPCTR). Suite à la suppression du financement des infrastructures des chemins de fer privés, les cantons concernés doivent assumer une part plus importante dans les indemnités du trafic régional. Dans le canton de Berne, la Confédération ne prend ainsi plus en charge que 53 pour cent des indemnités du trafic régional au lieu de 55 pour cent (1). La Confédération finance toutefois sa part jusqu'à concurrence d'un plafond fixé pour chaque canton. Cette quote-part cantonale détermine le volume total des subventions fédérales. En raison de l'adaptation de l'OPCTR et de la baisse des indemnités pour le trafic régional, la part de la Confédération a ainsi été plus faible en 2016 qu'en 2015.

Chiffres 10) – 16) Financement de l'infrastructure

Le projet FAIF a eu un impact en particulier sur le financement de l'infrastructure. Les indemnités versées pour l'infrastructure des chemins de fer privés (10) ont ainsi été supprimées. Le canton doit en contrepartie verser une contribution forfaitaire pour alimenter le FIF (11).

Chiffre 12) Indemnités pour l'infrastructure du tarif local

Suite aux investissements engagés dans l'infrastructure de tram, les amortissements ont nettement augmenté. Parallèlement, différents travaux d'entretien importants sont prévus en 2016-2017.

9 Aspects qualitatifs

Enquête sur la satisfaction de la clientèle

Dans le cadre de l'enquête réalisée sur la satisfaction de la clientèle, qui a eu lieu pour la première fois en 2014, l'évaluation des passagers s'est révélée positive pour les transports publics, qui ont obtenu 76 points sur une échelle de 100. En comparaison d'enquêtes similaires menées dans d'autres cantons, ce résultat est jugé très bon. Les passagers sont très satisfaits du style de conduite du personnel des trains et des bus. Ils évaluent également positivement l'amabilité du personnel de vente. Les possibilités de s'informer sur l'horaire via les appareils mobiles ont été qualifiées d'excellentes. L'offre, la qualité du réseau, la fiabilité et la sécurité des transports publics ont également obtenu de bonnes notes. Le taux de satisfaction le plus bas concerne les procédures de dépôt de plainte et les réponses aux réclamations. Les personnes interrogées se sont également montrées critiques sur la question des informations fournies en cas de retards.

Sondage auprès de la population

En mars 2016, le canton de Berne a mené un sondage afin d'évaluer la satisfaction de la population vis-à-vis des transports publics. C'est la sixième fois depuis 2003 que ce sondage est réalisé. La satisfaction continue d'être élevée (voir Illustration) : 40 pour cent des personnes interrogées se déclarent très satisfaites et 53,4 pour cent plutôt satisfaites. Pour 93,4 pour cent des participants et participantes (2012 : 93,3 pour cent), les trains, trams et bus répondent à leurs besoins. Seules 5,5 pour cent des personnes sondées se disent plutôt insatisfaites et 0,5 pour cent très insatisfaites.

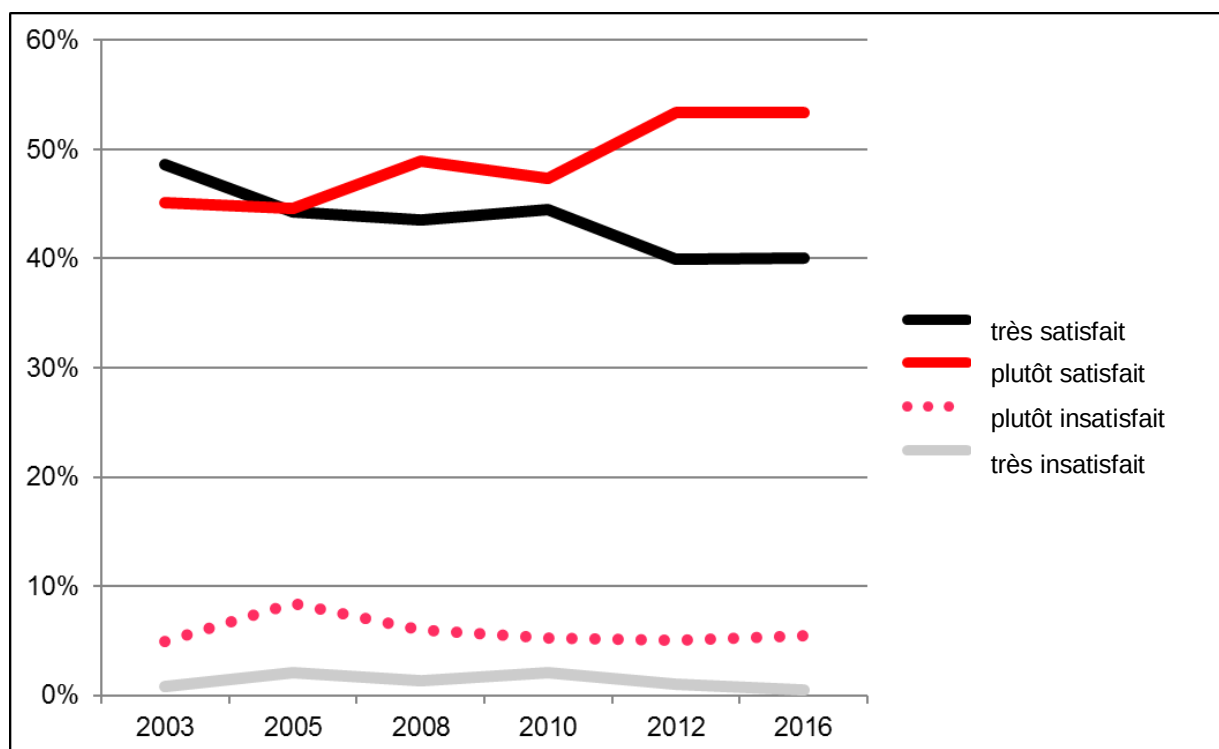


Illustration 23 : Satisfaction à l'égard des transports publics

La part des personnes interrogées n'utilisant pas du tout les transports publics a baissé (voir Illustration). Elles ne représentent plus que 21 pour cent à peine, soit 12 points de pourcentage de moins que lors du premier sondage de 2003. Cette frange de la population explique

ne pas utiliser le train, le bus ou le tram entre autres à cause de la souplesse et de l'autonomie qu'offrent les moyens de transport individuels.

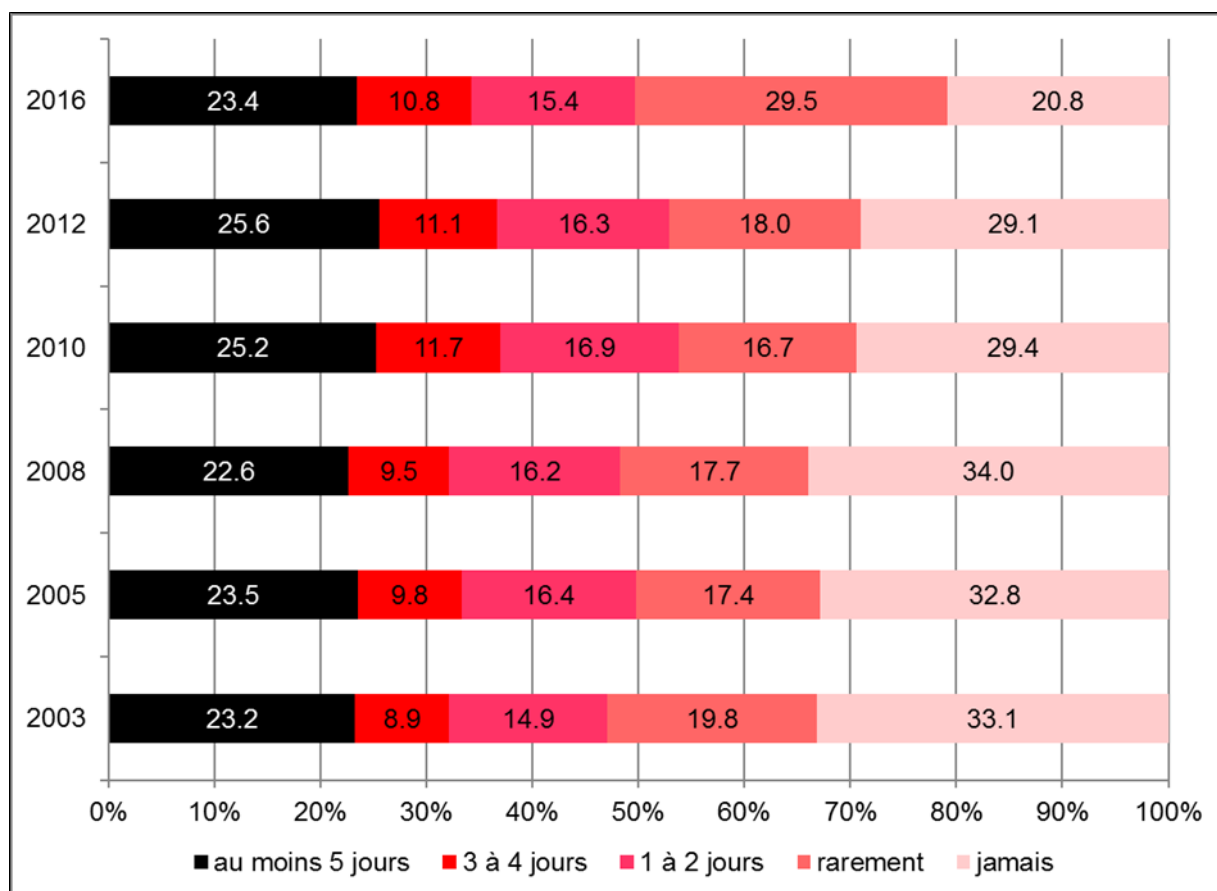


Illustration 24 : Fréquence d'utilisation des transports publics

Dans le cadre d'une évaluation reprenant la notation scolaire, l'ensemble des transports publics du canton de Berne a totalisé 4,9 point (voir Illustration) soit une note légèrement supérieure à celle obtenue dans le dernier sondage réalisé en 2012 (4,85). Cette amélioration s'explique par la prise en compte des services électroniques (horaires sur Internet et sur les applications mobiles, achat de titres de transport avec des appareils mobiles), qui étaient évalués pour la première fois. Les personnes interrogées se sont en revanche montrées plus critiques envers l'offre de places, sentiment confirmé par les retours de l'enquête en ligne non représentative. Le sondage de 2016 ne montre toutefois pas d'augmentation de l'insatisfaction à l'égard de l'offre de places, et ce malgré la hausse de la demande. Les acquisitions de matériel roulant au cours des dernières années ont manifestement contribué à améliorer le confort des passagers.

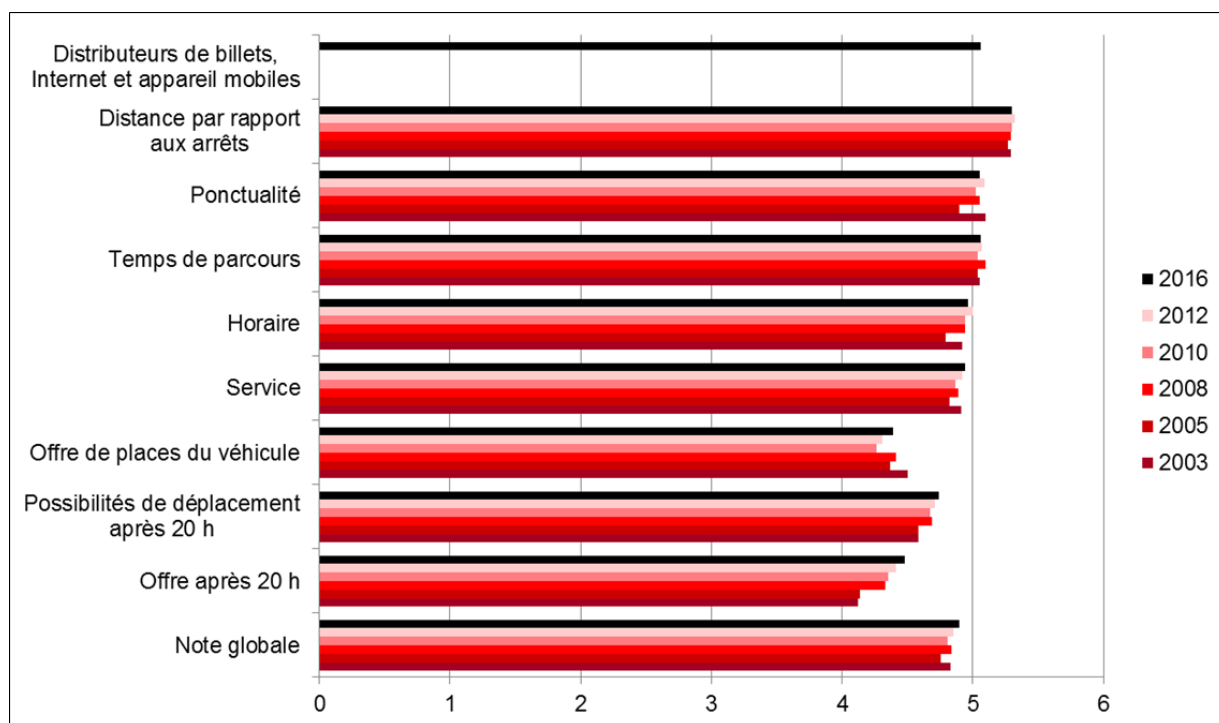


Illustration 10 : Evaluation de l'offre de transports publics

L'évolution des transports publics est en grande partie perçue de manière positive par la population (voir Illustration). Les personnes interrogées ont mentionné davantage d'améliorations que de détériorations, en particulier concernant l'horaire ou l'offre. L'augmentation des prix a été toutefois critiquée.

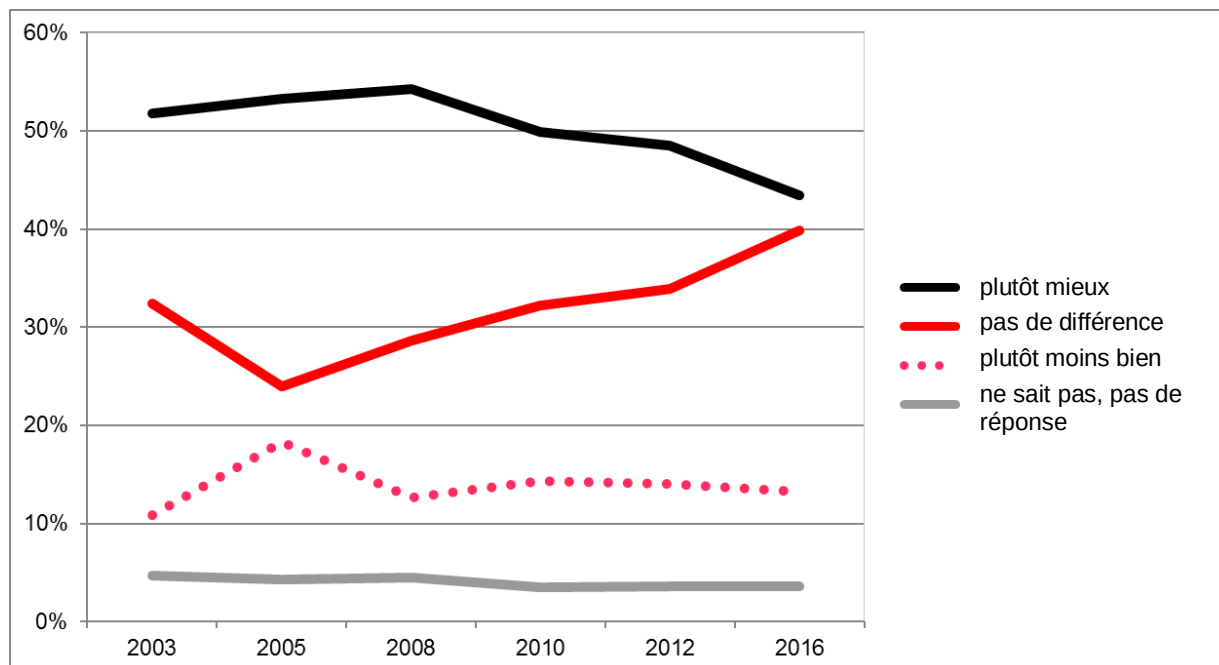


Illustration 11 : Evaluation des changements survenus dans les transports publics

10 Evolution des tarifs / communautés tarifaires

Depuis quelques années, les travaux de préparation en vue de la modernisation des systèmes centraux de vente et de décompte sont en cours au niveau national. Des adaptations aux tarifs nationaux doivent être réalisées et une meilleure transparence sera assurée entre le système de tarifs national et les communautés tarifaires régionales. A l'avenir, les données relatives aux clients seront ainsi gérées de manière centralisée et le support des abonnements demi-tarif et généraux introduit en 2015, le Swisspass, pourra également être utilisé pour les abonnements de communautés tarifaires.

« Libero » : communauté tarifaire intégrale Berne – Bienne – Soleure

Depuis le changement d'horaire fin 2013, le territoire couvert par l'ABO zigzag a été intégré dans Libero, ce qui permet aux clients et clientes de bénéficier désormais des avantages du système par zones, l'achat d'un titre de transport simple leur permettant de rejoindre aussi bien le Seeland et le Jura bernois que les villes de Bienne et de Granges. La nouvelle communauté tarifaire englobe en particulier les liaisons très fréquentées Bienne – Berne et Bienne – Soleure et assure une connexion aisée avec les transports publics urbains sans que l'achat d'un billet supplémentaire ne soit nécessaire.

Avec un chiffre d'affaires de 220 millions de francs (2015), Libero représente la deuxième plus importante communauté tarifaire de Suisse. Les objectifs de chiffre d'affaires définis avant l'élargissement de la communauté tarifaire ont été atteints dès la première année d'exploitation. L'évolution du chiffre d'affaires est représentée à l'illustration.

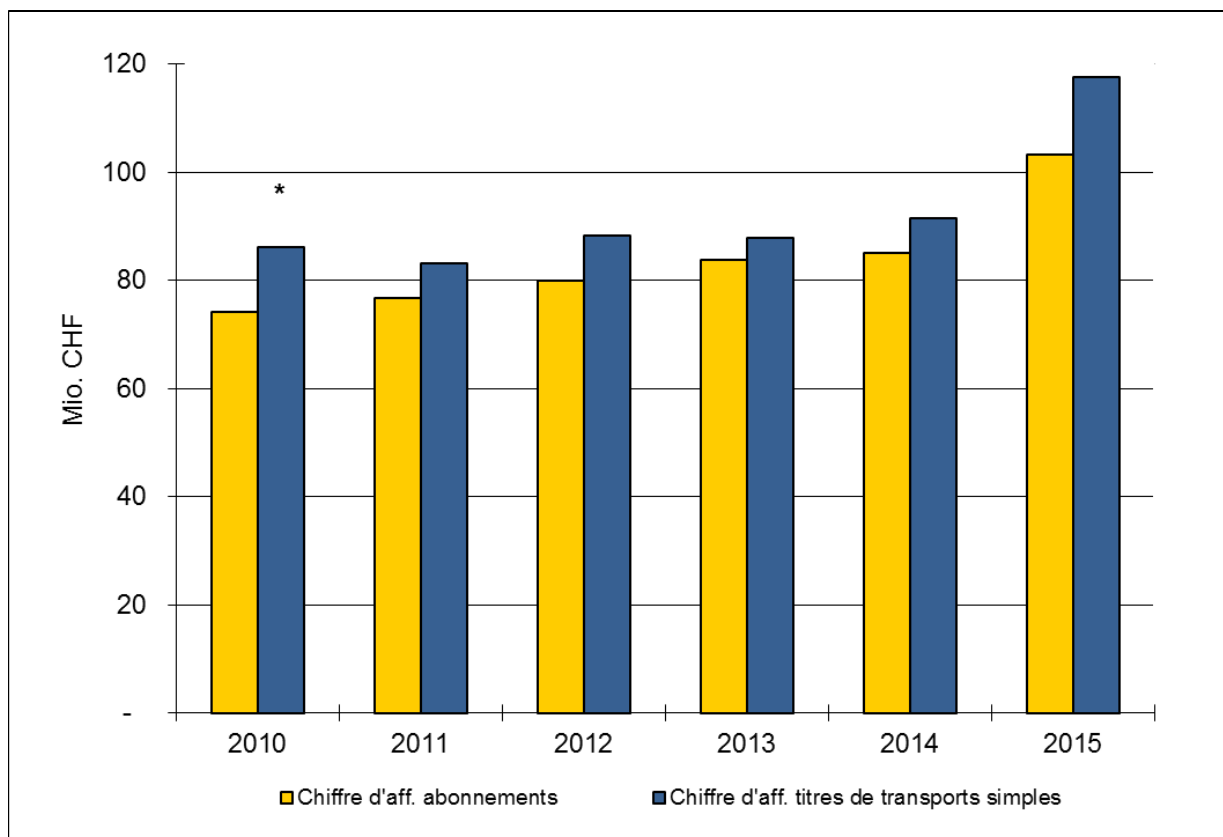


Illustration 12 : Evolution des recettes de la communauté tarifaire Libero. A partir de 2015, intégration de la communauté tarifaire de l'ancien ABO zigzag. *Introduction de nouveaux distributeurs automatiques de billets chez Bernmobil. Le chiffre d'affaires annuel des billets simples correspond à une période de 13 mois. La part des abonnements et des titres de transport simples dans le chiffre d'affaires est relative-

ment stable (voir Illustration). Parmi les titres de transport simples, la carte journalière gagne en importance.

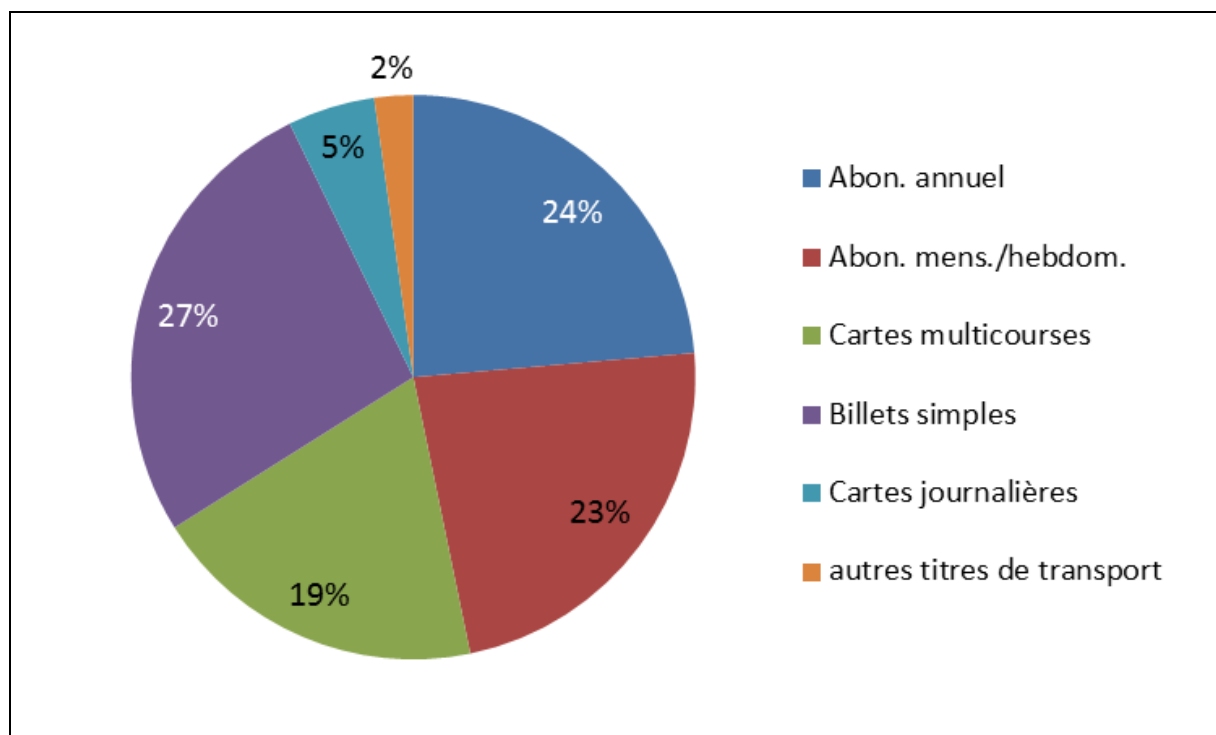


Illustration 13 : Parts des différents titres de transport dans le chiffre d'affaires pour l'année de référence 2015

« ABO zigzag » : communauté tarifaire Bienne – Granges – Seeland – Jura bernois

L'élargissement de la communauté tarifaire Libero a entraîné la suppression de l'ABO zigzag à la mi-décembre 2014 (voir Illustration). La vente des ABO zigzag ayant été interrompue mi-décembre 2014, le chiffre d'affaires 2014 est quelque peu inférieur à celui de l'année précédente. Pour éviter un bond des prix trop important au moment de l'introduction de Libero, les tarifs ont été alignés progressivement au cours des années précédentes. Les augmentations de prix ont eu un effet positif sur le chiffre d'affaires.

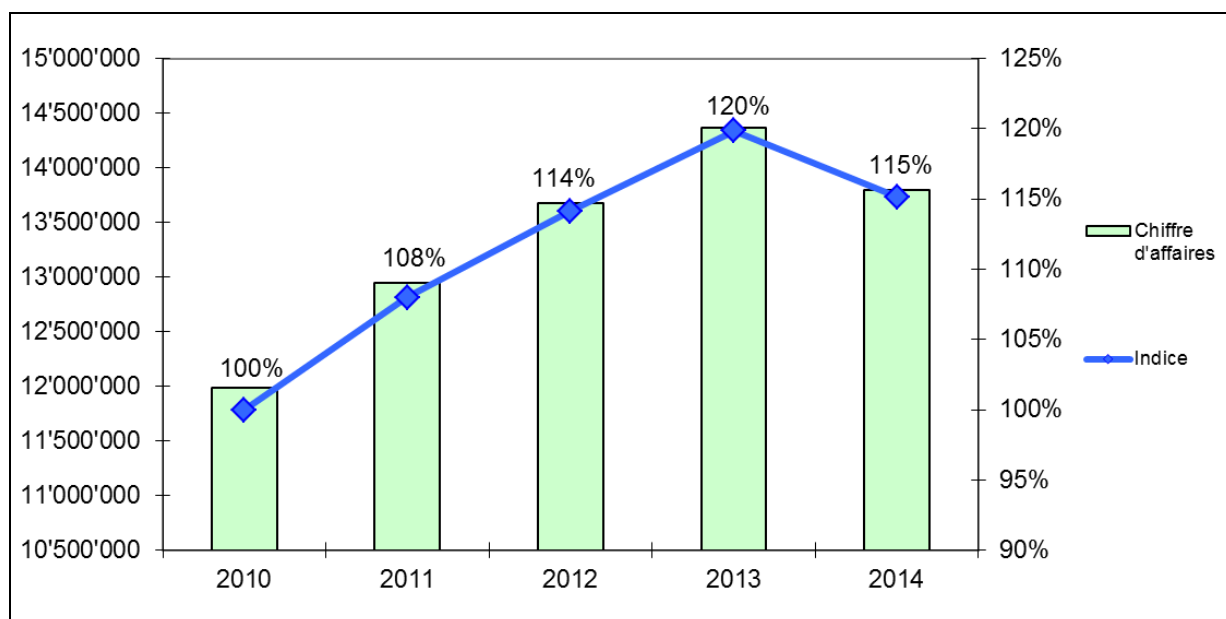


Illustration 14 : Evolution du chiffre d'affaires de l'ABO zigzag. L'offre a été supprimée mi-décembre 2014.

« BeoAbo » : communauté tarifaire de l'Oberland bernois

Une baisse du chiffre d'affaires de BeoAbo par rapport aux années précédentes a été enregistrée pour la première fois en 2014 (voir Illustration). Un recul des ventes a été en particulier observé chez les jeunes. Le chiffre d'affaires est toutefois reparti à la hausse en 2015. En raison des longs trajets dans l'Oberland bernois, l'abonnement général constitue en effet une alternative attrayante.

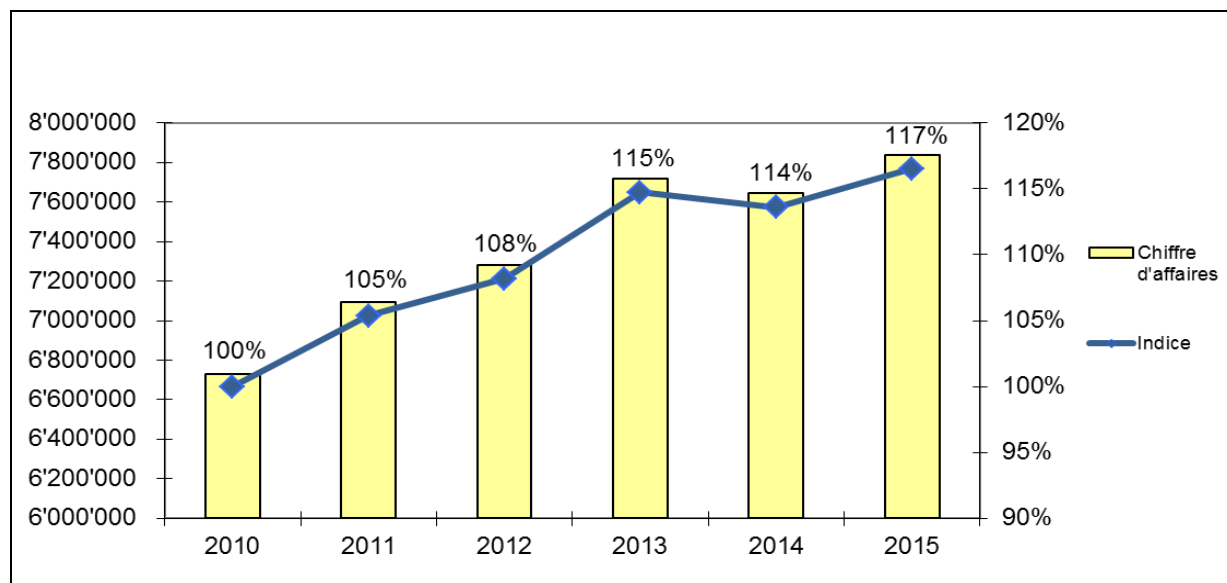


Illustration 15 : Evolution du chiffre d'affaires de BeoAbo

Abonnements Inter

L'élargissement de la communauté tarifaire Libero a entraîné la suppression de l'abonnement Inter Berne – Bienne. Des abonnements continuent d'être proposés aux pendulaires entre les centres de Berne et de Thoune, de Berne et de Fribourg ainsi que de Bienne et Neuchâtel. Ces abonnements couvrent les deux centres urbains concernés et le parcours entre les deux. L'importance de cette offre de niche est faible, d'autant plus que le tarif n'est que légèrement inférieur à celui de l'abonnement général.

Mesures tarifaires

Les communautés tarifaires sont tenues de suivre l'évolution des tarifs nationaux. L'augmentation des tarifs en décembre 2012 a servi à financer la hausse des prix de la ligne à compter de 2013 (rétribution de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire). Une deuxième augmentation est prévue pour 2017. Les augmentations des coûts intervenues dans les entreprises de transport ont été compensées par une augmentation générale des tarifs en décembre 2014.

Mesures tarifaires en faveur de Lauterbrunnen

Les transports de personnes et de marchandises dans les stations interdites aux voitures de Wengen, Mürren et Gimmelwald font l'objet de réductions de tarifs depuis 1987. Au cours des

dernières années, l'indemnisation des pertes de recettes par le canton et la Confédération était intégrée à la procédure ordinaire d'offre et de commande. Après discussion avec toutes les parties prenantes, il a été décidé de poursuivre en l'état la solution tarifaire ainsi que les modalités de retrait.

Systèmes de vente de billets

La multiplication des smartphones a entraîné un développement fulgurant des applications mobiles de vente et d'information dans le domaine des transports publics. La vente de billets directement depuis des appareils mobiles a permis de réduire les coûts d'exploitation d'infrastructures de vente onéreuses. Le canton a demandé suffisamment tôt aux entreprises de transport de coordonner leurs actions et de développer des solutions communes. A moyen terme, ce canal de vente devrait entraîner une baisse des besoins en distributeurs de billets, ce qui permettra de réaliser des économies.

Sources :

AÖV: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2016 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-Pidoux / Link Institut, Juni 2016

AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, 22. Januar 2016

AÖV: Umfrage zur Kundenzufriedenheit, Ergebnisbericht für den Kanton Bern, GfK Switzerland AG

AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, 11. Dezember 2013

CRT Bienne - Seeland - Jura bernois : Schéma régional d'offre 2018 - 2021, Bienne - Seeland – Jura bernois, Rapport, mai 2016

CTSO: Rapport de la Région de Planification Ouest - PRODES 2030, novembre 2014

Infras: STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland. Im Auftrag des AÖV Kanton Bern, 25. November 2014

OFS / ARE : La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010, Neuchâtel et Berne, 2012

OFT : Documentation des bases de planification PRODES, étape d'aménagement 2030, Rapport, avril 2014

OFT : Documentation des bases de planification PRODES, étape d'aménagement 2030, Annexes, avril 2014

OFT : Rail : stratégie à long terme, Documentation de base du message « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) », 20 avril 2012

Planungsregion Nordwestschweiz: STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz, 28. November 2014

RK Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 - 2021, Schlussbericht, 28. April 2016

RK Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 - 2021, Zusatzbericht Prüfaufträge, 28. April 2016

RK Emmental: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Schlussbericht, 11. März 2016

RK Oberland-Ost: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Bericht, Mai 2016

RVK Oberaargau: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Schlussbericht, 7. März 2016

RVK Oberland-West: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, 23. Mai 2016

SMA : Accompagnement à la préparation des projets d'offre PRODES EA 2030, Rapport Technique, 27 novembre 2014

Liste des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
ASm	Aare Seeland mobil
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen
CCI	Crédit-cadre d'investissement
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CR	Conférence régionale
CRT	Conférence régionale des transports
CRTU	Conception régionale des transports et de l'urbanisation
Dosto	Trains à deux étages
ET	Entreprise de transport
FAIF	Arrêté fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
IC	Train Intercity
IR	Train InterRegio
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101)
LCTP	Loi cantonale du 16 septembre 1993 sur les transports publics (RSB 762.4)
LHand	La loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (RS 151.3)
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OOT	Ordonnance cantonale du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics (RSB 762.412)
OPCTR	Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (RS 742.101.2)
OTP	Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne
pkm	Personnes-kilomètres
PRODES	Programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire
RE	Train RegioExpress
STI	Verkehrsbetriebe Steffisbourg - Thoune - Interlaken
TIM	Trafic individuel motorisé
TJMO	Trafic journalier moyen des jours ouvrés
TP	Transports publics

TRV	Trafic régional des voyageurs
TCC	Taux de couverture des coûts
TTE	Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne
ZB	Zentralbahn