

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Table des matières

1	Introduction	3
2	Qualité de la desserte des transports publics	3
3	Evolution des transports publics régionaux et locaux dans le canton de Berne	6
3.1	Evolution des transports ferroviaires	7
3.1.1	S-Bahn Berne	7
3.1.2	CRT Bienne – Seeland – Jura bernois	10
3.1.3	CRT Haute-Argovie	12
3.1.4	CR Emmental	13
3.1.5	CR Berne-Mittelland	14
3.1.6	CRT Oberland-Ouest	14
3.1.7	CR Oberland-Est	16
3.2	Evolution de l'offre de bus	17
3.2.1	CRT Bienne – Seeland – Jura bernois	17
3.2.2	CRT Haute-Argovie	20
3.2.3	CR Emmental	21
3.2.4	CR Berne-Mittelland	24
3.2.5	CRT Oberland-Ouest	28
3.2.6	CR Oberland-Est	30
3.3	Evolution dans les villes et les agglomérations	32
3.3.1	Bienne	32
3.3.2	Langenthal	33
3.3.3	Berthoud	33
3.3.4	Berne	33
3.3.5	Thoune	36
4	Evolution des indemnités pour les transports publics	37
4.1	Evolution du taux de couverture des coûts dans le transport de personnes	38
4.2	Indemnités et subventions d'investissement pour les transports publics 2018-2021	39
5	Qualité des transports publics	41
5.1	Système de mesure de la qualité QMS TRV et QMS TL	42
5.2	Enquête sur la satisfaction de la clientèle	42
5.3	Sondage auprès de la population	42
6	Evolution des tarifs et des communautés tarifaires	45
6.1	Organisation des entreprises de transport en matière de tarifs	45
6.2	Communauté tarifaire Libero	46
6.3	« BeoAbo » : communauté tarifaire de l'Oberland bernois	46
6.4	Mesures tarifaires	47
6.5	Systèmes de vente de billets	47
6.6	Billets dégriffés : position du canton de Berne	47
	Sources	48
	Liste des abréviations	48

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

1 Introduction

Le 23 mars 2017, le Grand Conseil a adopté l'arrêté sur l'offre 2018-2021 et chargé le Conseil-exécutif de le mettre en œuvre.

Cet arrêté a été adapté le 6 mars 2019 et le 5 mars 2020.

Les indications ci-après informent sur la mise en œuvre de l'arrêté et sur l'évolution de l'offre de transports publics entre 2018 et 2021 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, art. 10 et 11) 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 à l'évaluation de l'efficacité dans l'arrêté sur l'offre 2018-2021 :

➔	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 » dans lequel les résultats sont meilleurs/moins bons

2 Qualité de la desserte des transports publics

Dans le canton de Berne, 85 % des habitants disposent d'une gare, d'un arrêt de bus ou d'une station d'installation de transport à câbles à proximité (c'est-à-dire une gare à 750 m au maximum, un arrêt de bus à 400 m au maximum). Ce pourcentage varie d'une région à l'autre (voir Illustration 1). La région de l'Oberland-Est bénéficie de la meilleure desserte (91 %) ; celle de l'Emmental (CRT 3) affiche les moins bonnes connexions aux transports publics (75 %). Ces différences sont plutôt dues aux différentes structures d'urbanisation qu'à l'aménagement du réseau de transports publics (TP). Dans l'Oberland bernois, il est plus facile d'assurer la desserte de la population, qui vit majoritairement dans la vallée, avec 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.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

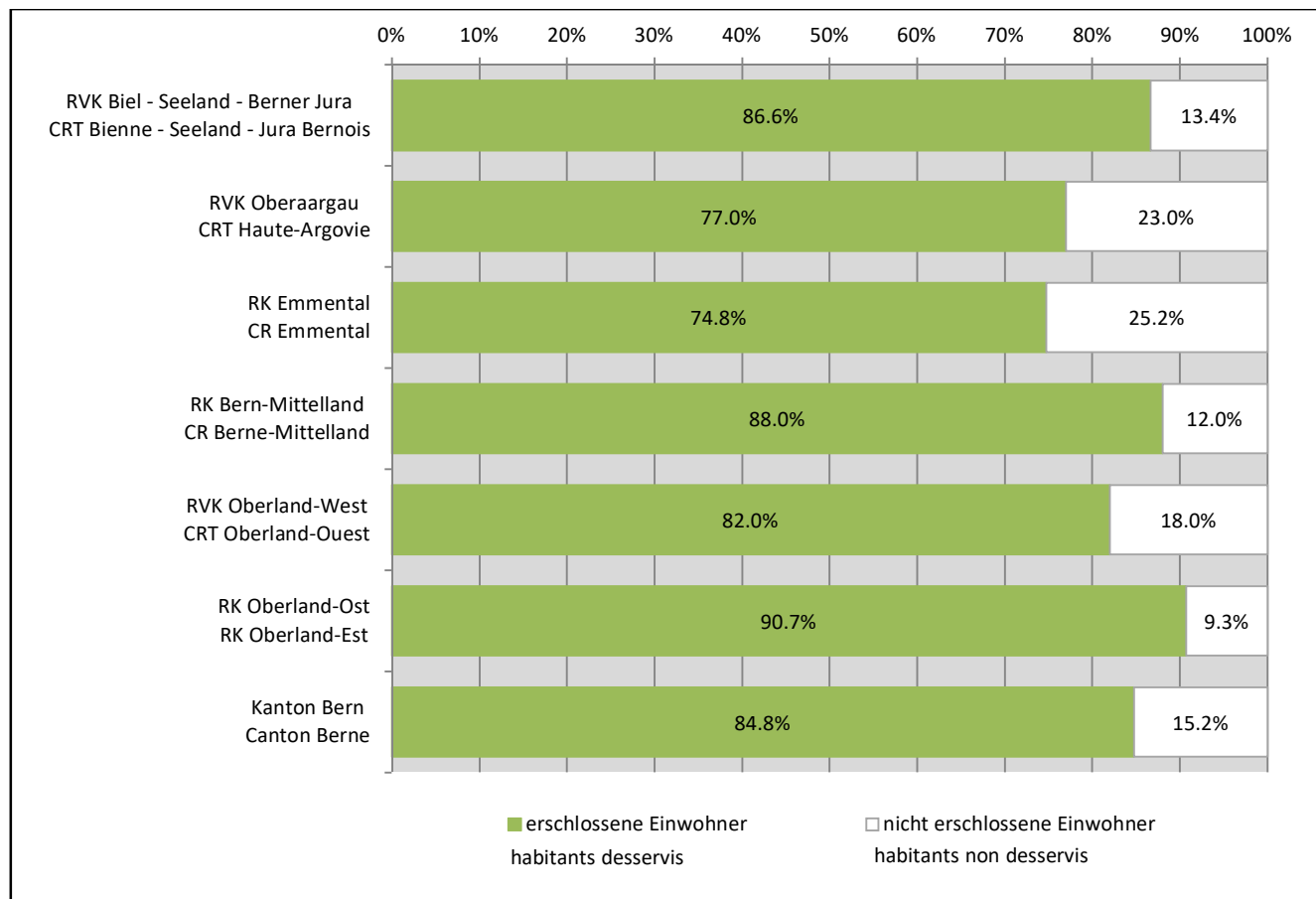


Illustration 1 : Taux de desserte des différentes régions du canton de Berne
(Base : offre/horaire 2019 et nombre d'habitants en 2018)

Le taux de desserte ne constitue pas un indicateur suffisant pour évaluer la mesure dans laquelle la population est desservie par les transports publics. La proximité d'un arrêt n'indique pas 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 transports publics (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 10 paires de courses de bus quotidiennes). La définition des catégories de desserte des TP est fixée dans le plan directeur cantonal (fiche de mesure B_10).

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

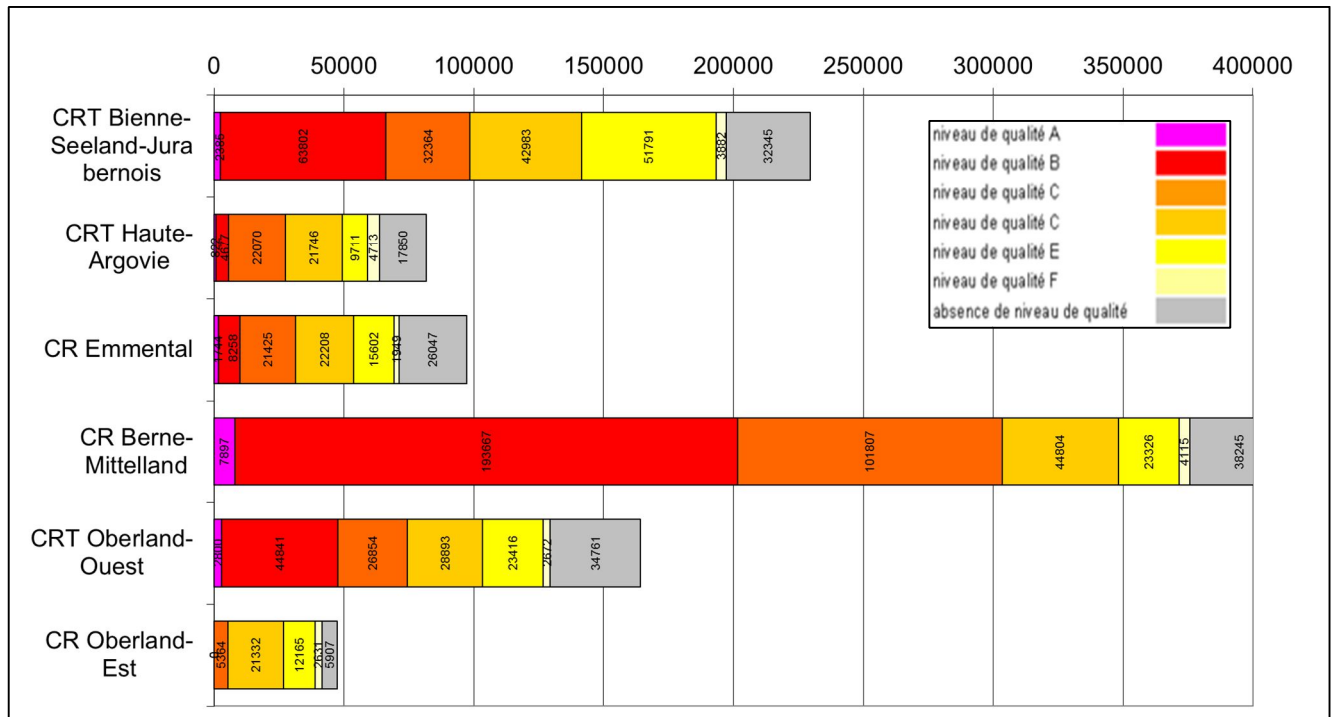


Illustration 2 : Nombre d'habitants dans les régions par catégories de desserte des TP
(Base : offre/horaire 2019, nombre d'habitants en 2018)

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

3 Evolution des transports publics régionaux et locaux 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. Entre 2012 et 2019, la demande dans le domaine des transports publics locaux et régionaux a augmenté d'environ 6 % pour ce qui est des passagers à l'entrée et de près de 9 % en personnes-kilomètres (voir Illustration 3). Dans le canton de Berne, la hausse plus marquée du nombre de personnes-kilomètres que du nombre de passagers à l'entrée est également indicatrice de la tendance générale à un allongement des distances parcourues. Dans le même temps, les aménagements de l'offre (courses-kilomètres) ont connu une évolution moins sensible. Cela signifie que le taux d'utilisation des véhicules est à nouveau en progression, ce qui est le signe d'un nouveau gain général d'efficacité des transports publics dans le canton de Berne.

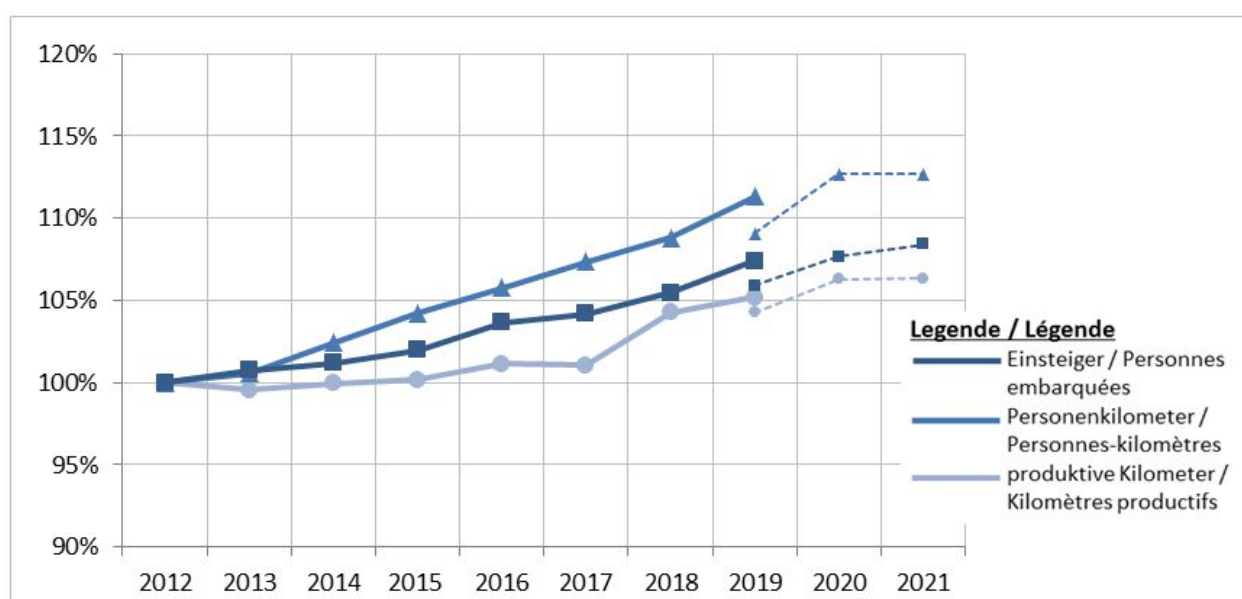


Illustration 3 : Evolution de l'offre et de la demande de transports publics locaux et régionaux dans le canton de Berne (Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

Une comparaison entre les régions montre que la demande (passagers à l'entrée) a augmenté partout (voir Illustration 4). Avec près de 20 % (entre 2015 et 2019), la hausse est la plus forte dans la région de l'Oberland-Est, suivie de la région de la Haute-Argovie, où elle atteint quelque 12 %. Elle est un peu plus faible dans les régions de Bienne-Seeland-Jura bernois, de l'Emmental, de Berne-Mittelland et de l'Oberland-Ouest, où elle est comprise dans une fourchette de 5 à 7 %.

La comparaison des chiffres réels recensés (trait continu dans le diagramme) et des chiffres prévisionnels des entreprises de transport (trait hachuré) illustre bien la progression inattendue de la demande dans l'Oberland-Est.

Dans l'Oberland-Est, les fortes hausses de la demande sont le reflet de la progression constante du trafic de loisir et de l'explosion du transport lié au tourisme durant les dernières années. En Haute-Argovie, la demande est essentiellement influencée par les longues lignes fortement fréquentées Bienne – Soleure – Olten et Langenthal – Olten – Brugg – Baden, mais elle s'inscrit clairement à la hausse sur les lignes de la région.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

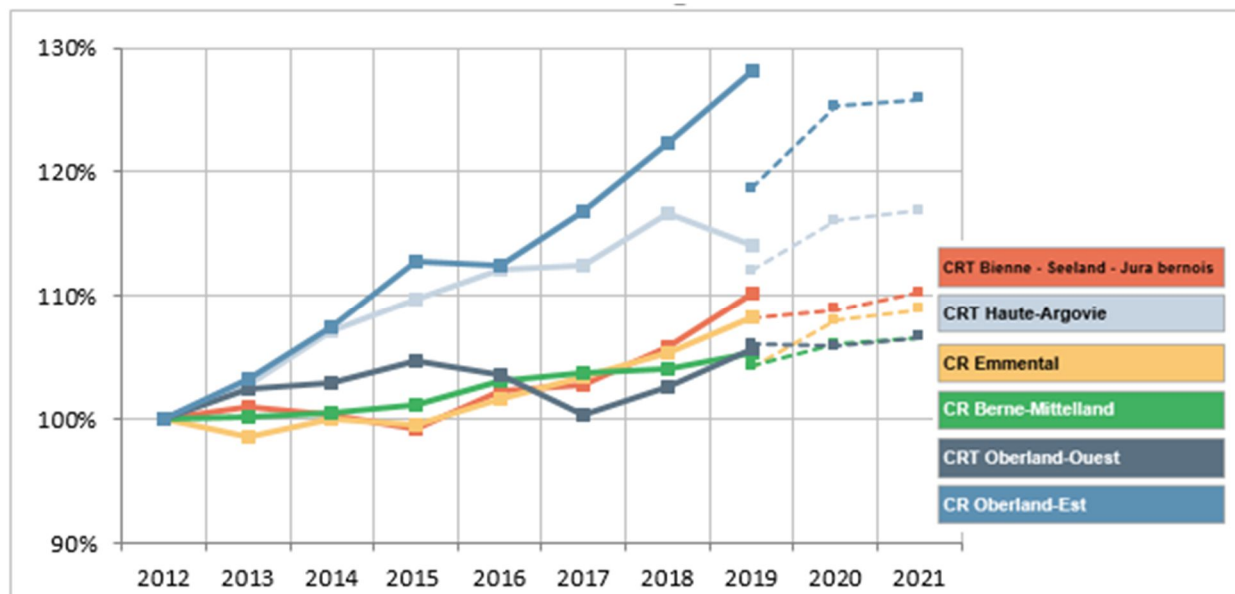


Illustration 4 : Evolution du nombre de passagers à l'entrée pour les transports publics locaux et régionaux dans les diverses régions du canton de Berne (Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.1 Evolution des transports ferroviaires

3.1.1 S-Bahn Berne

Offre

Ces dernières années, l'offre du S-Bahn Berne a connu une légère extension. Le S2 et le S1 entre Berne et Fribourg circulent à une cadence à la demi-heure même en soirée, le S6 assure tous les jours une desserte à cadence semi-horaire continue et le S31 adopte une cadence aux 30 minutes aux heures de pointe jusqu'à Bienne. Avec la mise en service du nouveau tunnel à double voie Rosshäusern – Mauss fin 2018, le S5 s'arrête désormais à Rosshäusern et le S52 à Stöckacker. L'arrêt Ferenbalm-Gurbrü a par ailleurs été supprimé.

Ces dernières années, l'offre du S-Bahn Berne a souffert sur plusieurs lignes de certaines restrictions imposées par des aménagements de l'infrastructure. Le S3 a été particulièrement touché, puisqu'en raison de travaux dans la zone de Wankdorf, à Zollikofen ainsi qu'entre Weissenbühl et Kehrsatz, il n'a pas pu circuler à plusieurs reprises. En 2020 comme en 2019, le S31 est interrompu aux heures creuses entre Weissenbühl et Belp. Quant au S2, il est interrompu entre Flamatt et Laupen durant toute l'année 2020 en raison des travaux de rénovation complète de la ligne de chemin de fer de la vallée de la Singine (Sensetalbahn). En raison de retards dans le chantier, la circulation sur le tronçon ne reprendra que début avril 2021. D'autres lignes du S-Bahn Berne ont été concernées par des interruptions pouvant aller jusqu'à sept semaines (Langnau – Trubschachen en 2020). De plus, en raison des travaux de construction à Berne Wylerfeld en cours depuis 2016, le S2 dessert Tägertschi selon une cadence horaire uniquement.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

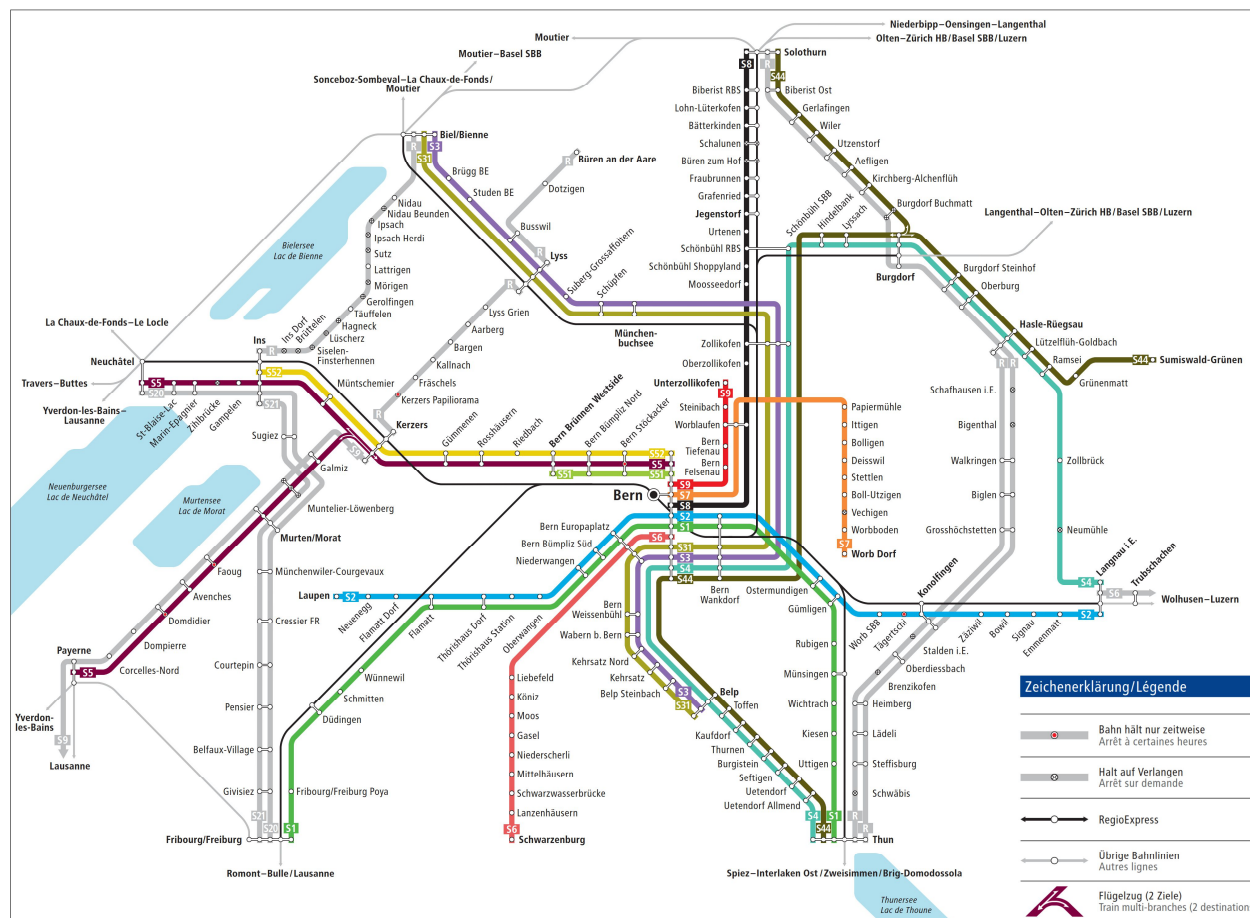


Illustration 5 : Réseau des lignes du S-Bahn Berne en 2020

Matériel roulant

Pour remplacer ses « Mandarines », le RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) a mis en service fin 2018 les nouvelles rames « Worbla », qui desservent les lignes S7 et S9. Afin d'accélérer les échanges de voyageurs, ces trains sont dotés de nombreuses portes réparties uniformément et d'un espace généreusement dimensionné pour les passagers qui voyagent debout.

Pour renouveler son matériel roulant obsolète (VU III et RBDe), le BLS a fait l'acquisition d'automotrices d'une longueur de 100 mètres à utiliser sur les lignes RE et S. Suite à un appel d'offres, le mandat a été attribué à l'entreprise Stadler. Les rames sont en cours de production : les premières compositions Regio-Express seront opérationnelles à l'été 2021, tandis que les rames de RER doivent entrer en service durant l'été 2023. Les rames Regio-Express et les rames RER se différencient en particulier par le nombre de portes : là où les compositions RE ont une porte par caisse, les rames RER en ont deux, ce qui contribue à accélérer les échanges de voyageurs aux arrêts très fréquentés et à limiter les retards.

Entretien

Le BLS et le RBS ont tous deux besoin de nouveaux ateliers et de nouveaux dépôts pour entretenir un parc de véhicules qui ne cesse de s'étendre en raison de la demande croissante. Ces installations capitales pour le S-Bahn Berne exigent des surfaces importantes à proximité des voies. En outre, la capacité du réseau ferroviaire doit être suffisante pour y accéder. Malheureusement, aucune zone industrielle adéquate n'était disponible. La recherche d'un site a donc constitué un défi majeur pour les deux entreprises, d'autant que les projets de nouveaux ateliers aux emplacements potentiels se sont heurtés à une forte opposition locale. Deux sites ont pu être définis au terme de processus lourds.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Il s'agit de « Chliforst Nord », choisi par le Conseil fédéral dans le plan sectoriel des transports, et de « Leimgrube » à Bätterkinden, désigné par le Conseil-exécutif dans le plan directeur cantonal.

Evaluation de l'efficacité du S-Bahn Berne

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
305 RE Berne – Neuchâtel	1	■	■	Relève du trafic longue distance dès 2021
308 RE Berne – Soleure	4	■	■	→
S1 Fribourg – Berne	3	■	■	→
S1 Berne – Münsingen – Thoune	3	■	■	→
S2 Laupen – Berne	3	■	▲	→
S2 Berne – Langnau	3	■	■	→
S3/31 Berne – Münchenbuchsee (– Bienne)	4	■	■	→
S3/31 Berne – Belp (– Thoune)	4	■	▲	↗ (demande)
S4/S44 Berne – Berthoud – Langnau / Sumiswald	4	■	■	↗ (TCC)
S4/S44 Berne – Belp – Thoune	3	■	■	→
S5/S52 Berne – Neuchâtel / Morat	3	■	■	→
S51 Berne – Berne Brünnen	3	■	▲	↗ (TCC)
S6 Berne – Schwarzenburg	3	■	▲	→
S7 Berne – Worb Dorf	4	■	■	→
S8 Berne – Jegenstorf	4	■	■	→
S9 Berne – Unterzollikofen	4	■	■	→

Evolution de la demande

L'illustration 6 présente l'évolution de l'offre et de la demande de toutes les lignes ferroviaires dans le périmètre de la CR BM (RER et trafic régional). Le nombre de passagers à l'entrée et les personnes-kilomètres affichent depuis 2012 une croissance linéaire qui atteint 10 % au total. L'offre a, quant à elle, connu une augmentation moins marquée. La demande ayant progressé davantage que l'offre, l'utilisation s'est renforcée. La forte baisse des kilomètres productifs dans les prévisions s'explique d'une part, par des suppressions partielles de trains en raison de chantiers en 2020 (S2 Laupen, S31 Belp) et d'autre part, par le changement d'affectation du RE Berne – Neuchâtel, qui sera compté dans le trafic longue distance à partir de 2021 et ne sera donc plus commandé par le canton de Berne.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

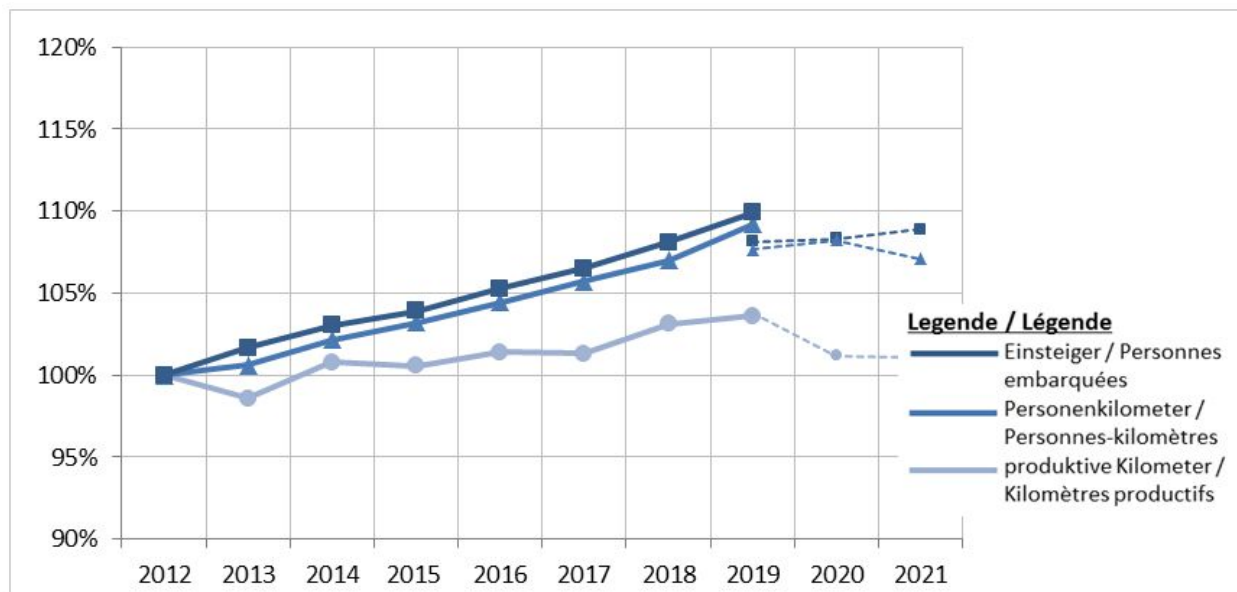


Illustration 6 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CR Berne-Mittelland
(Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.1.2 CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Lignes ferroviaires

En 2020, la cadence semi-horaire a été introduite aux heures de pointe sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Saignelégier, exploitée par les CJ, ce dont profite la commune bernoise de La Ferrière. Les offres supplémentaires entre Tramelan et Tavannes, financées jusqu'ici par la commune, ont été intégrées dans l'offre de base.

Depuis 2018, la commune d'Anet est desservie par la ligne S21, avec pour conséquence une cadence semi-horaire au départ d'Anet en direction du tronçon Morat – Fribourg.

En outre, la plage de la cadence semi-horaire a été légèrement étendue entre Täuffelen et Anet, ainsi qu'entre Lyss et Büren.

Sur la ligne Soleure – Bienne, la cadence semi-horaire a été introduite le dimanche également et prolongée le soir jusqu'à 23 heures.

Pour le reste, l'offre ferroviaire a fait l'objet d'améliorations ponctuelles (mesures individuelles) ou est restée inchangée.

Evaluation de l'efficacité de la CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
210 Bienne – Neuchâtel	3	▲	▲	↗ (demande). Baisse due au reclassement de la ligne en trafic longue distance
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	▲	▲	↗ (demande). Tronçon Sonceboz-Malleray, niveau d'offre 3

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

230 Bienne – Moutier - Delémont	1	■	■	➔ Trains RE supplémentaires pour l'offre grandes lignes
236 La Chaux-de-Fonds – Glovelier	2	■	▲	⚡ (TCC). Tronçon bernois inférieur à 10 %
237 Tavannes – Le Noirmont	2	▲	▲	➔ Responsabilité majeure 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	▲	■	⚡ (demande), ⚡ (TCC). Responsabilité du canton de Soleure
411 Soleure – Moutier	2	▲	▲	⚡ (demande). Responsabilité du canton de Soleure
2016 Gléresse – Prêles	2	▲	▲	⚡
2020 Saint-Imier – Mont-Soleil	2	●	●	➔ Voir remarque ci-dessous
2022 Bienne – Macolin	4	●	■	➔ Funiculaires avec part très élevée de frais fixes. Une réduction de l'offre n'entraîne une baisse des coûts que si le personnel ne doit plus être sur place. Ce n'est possible qu'avec une réduction massive de l'offre, laquelle n'est pas indiquée.
2023 Bienne – Leubringen	4	●	▲	

Evolution de la demande de la CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

La demande en transport ferroviaire dans la CRT 1 n'a cessé d'augmenter durant la période d'observation (voir Illustration 7). 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 les travaux, un bus de remplacement est proposé, lequel ne figure toutefois pas dans les chiffres réels des courses-kilomètres du transport ferroviaire.

Les fortes variations peuvent être expliquées par les éléments suivants : en 2018, offre réduite pour la ligne S3 en raison de chantiers à Wankdorf et à Zollikofen ; en 2020, réaffectation de la totalité de la ligne RE Bienne – La Chaux-de-Fonds au trafic régional ; 2021, réaffectation de la ligne RE Berne – Neuchâtel au trafic longue distance.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

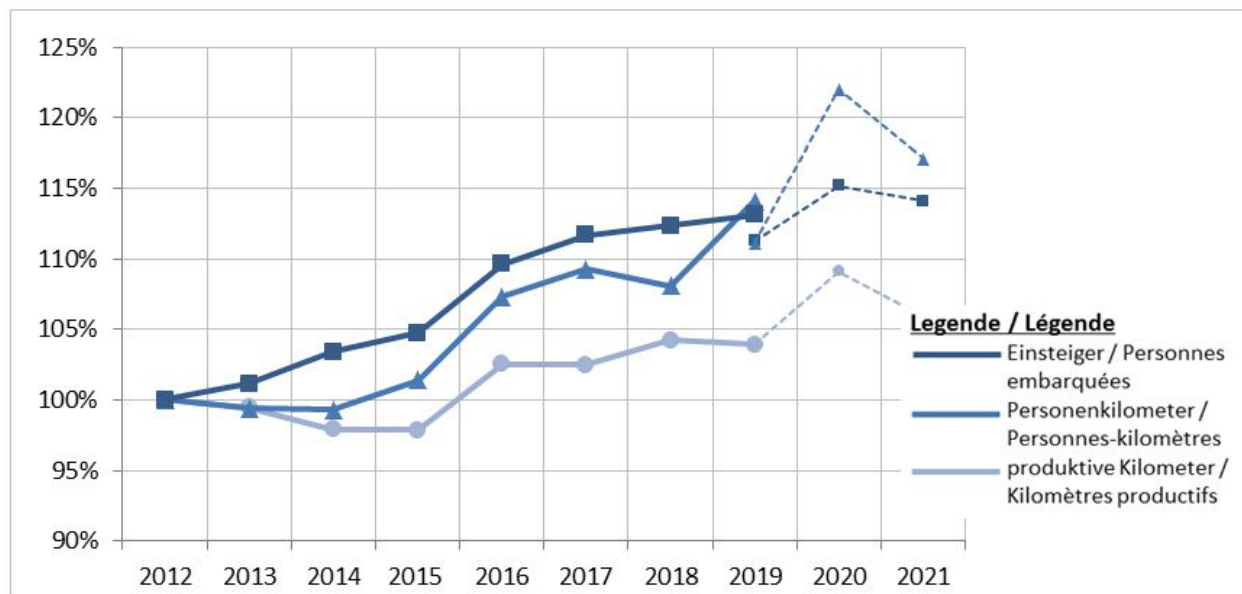


Illustration 7 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CRT 1
(Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.1.3 CRT Haute-Argovie

Sur la ligne Soleure – Niederbipp – Langenthal, la cadence semi-horaire continue a pu être mise en place du lundi au samedi.

L'offre RER Langenthal – Olten a elle aussi pu être densifiée avec des trains à la demi-heure en continu du lundi au vendredi.

La cadence semi-horaire sera étendue au week-end en décembre 2020.

Pour le reste, l'offre ferroviaire a fait l'objet d'améliorations ponctuelles (mesures individuelles) ou est restée inchangée.

Evaluation de l'efficacité de la CRT Haute-Argovie

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	■	▲	➔
414 Langenthal – St-Urban Ziegelei	3	▲	▲	↻ (demande) 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
440 Langenthal – Huttwil – Wolhusen	3	▲	▲	➔ Offres des lignes S6 et S7 réunies

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

450 Langenthal – Olten (– Baden / Turgi)	2	■	■	→ Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton d'Argovie
--	---	---	---	---

Evolution de la demande de la CRT Haute-Argovie

Dans la CRT Haute-Argovie, les chiffres concernant le transport ferroviaire (voir Illustration 8) 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.

La baisse du nombre de passagers à l'entrée est due à des changements sur la ligne Langenthal – Baden et n'est pas liée à une diminution en Haute-Argovie.

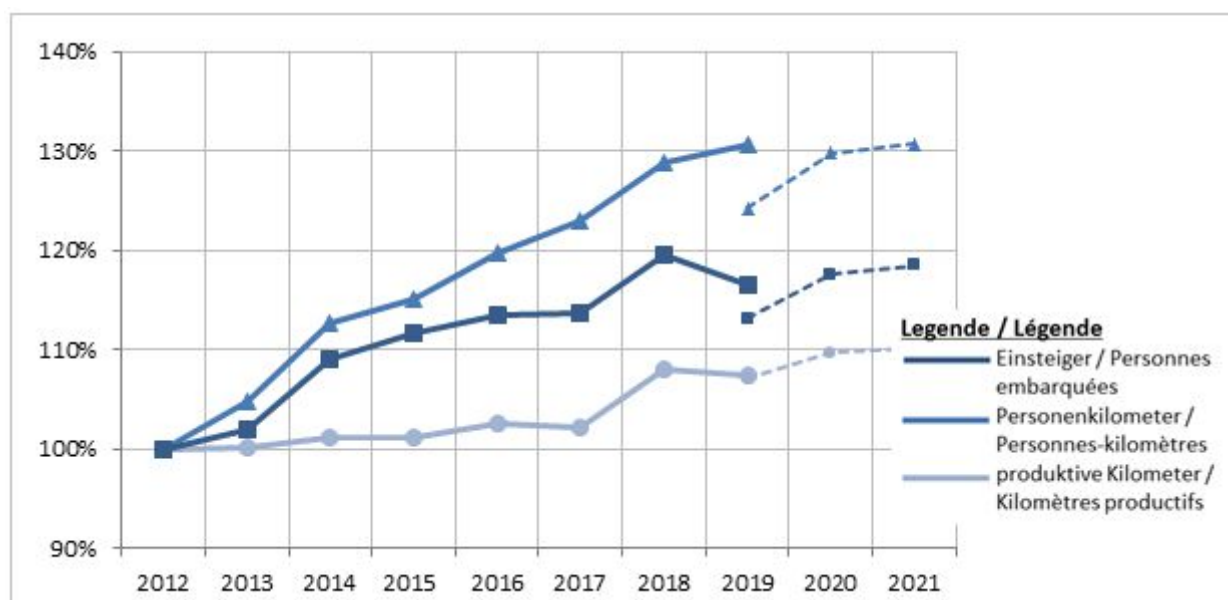


Illustration 8 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CRT 2
(Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.1.4 CR Emmental

Les modifications apportées à l'offre du S-Bahn Berne (S2 Langnau – Berne, S4/S44 Berne – Berthoud – Langnau / Sumiswald-Grünen et Berne – Berthoud – Wiler – Soleure) sont décrites au chiffre 3.1.1.

Pour le reste, l'offre ferroviaire a fait l'objet d'améliorations ponctuelles (mesures individuelles) ou est restée inchangée.

Evaluation de l'efficacité de la CR Emmental

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
304.1 Berthoud – Soleure (S44 / R)	3	▲	▲	→
460 RE Berne – Lucerne	2	■	■	→

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

460 Lucerne – Wolhusen – Langnau (S6)	2	■	■	↗ (TCC). Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Lucerne
---------------------------------------	---	---	---	---

Evolution de la demande de la CR Emmental

La demande en transport ferroviaire dans la CR Emmental (voir Illustration 9) enregistre une croissance continue depuis plusieurs années (passagers à l'entrée, personnes-kilomètres).

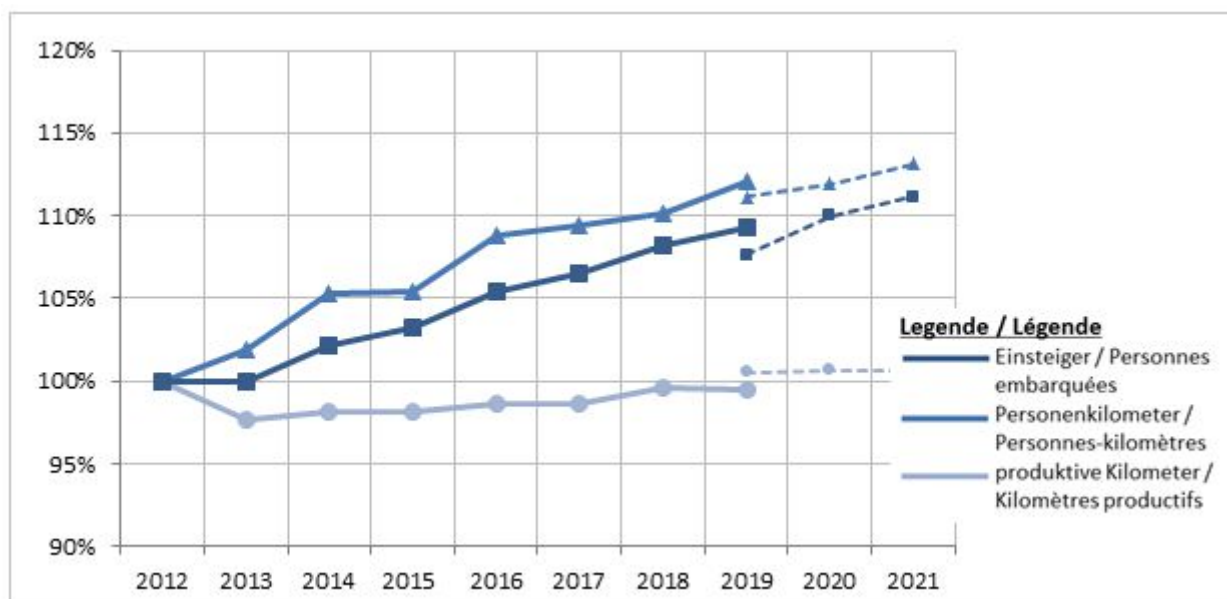


Illustration 9 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CR Emmental
(Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.1.5 CR Berne-Mittelland

Les développements de l'offre sur les lignes du S-Bahn Berne sont décrits au chapitre 3.1.1.

A partir de l'horaire 2020, la RE Berne – Soleure circule tous les jours à une cadence semi-horaire jusqu'à la fin de l'exploitation (RE en continu jusqu'à minuit au lieu de la prolongation de la ligne S8 vers Soleure le soir, en vigueur jusqu'ici).

3.1.6 CRT Oberland-Ouest

Les lignes ferroviaires S1 (Fribourg – Thoune) et S4/44 (Berne – Thoune) ayant leur terminus à Thoune sont traitées au chapitre 3.1.1.

Sur la ligne 120 Montreux – Zweisimmen (qui poursuit à destination de Spiez et d'Interlaken), la mise en service du « Goldenpass Express », prévue initialement pour 2019, a été reportée en raison de la complexité des nouveaux véhicules. Indépendamment de cela, dès le changement d'horaire de fin 2020, les trains régionaux du MOB entre Montreux et Zweisimmen circuleront tous les jours selon une cadence horaire.

Les trains régionaux ne circuleront plus sur la ligne 310 Spiez – Interlaken Est à partir de décembre 2020.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Sur la ligne 330 Spiez – Frutigen, deux paires de courses supplémentaires sont effectuées depuis décembre 2019.

Pour le reste, l'offre ferroviaire a fait l'objet d'améliorations ponctuelles (mesures individuelles) ou est restée inchangée.

Evaluation de l'efficacité de la CRT Oberland-Ouest

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
120 Montreux – Zweisimmen	2	■	■	➔ Offres réunies (trains Goldenpass et trains régionaux)
120 Zweisimmen – Lenk	2	▲	■	➔
320 RE Spiez – Zweisimmen	1	■	■	➔ Offres réunies (trains Goldenpass et RE au départ/à destination de Spiez)
320 R Spiez – Zweisimmen	2	■	■	➔ Train à destinations multiples intégré à l'offre RE Berne – Spiez – Brigue
330 RE Berne – Spiez – Kandersteg – Brigue	2	■	■	➔
340 Berthoud – Thoue	3	▲	▲	➔

Evolution de la demande de la CRT Oberland-Ouest

Dans la CRT Oberland-Ouest, la demande en transport ferroviaire (voir Illustration 10) 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.

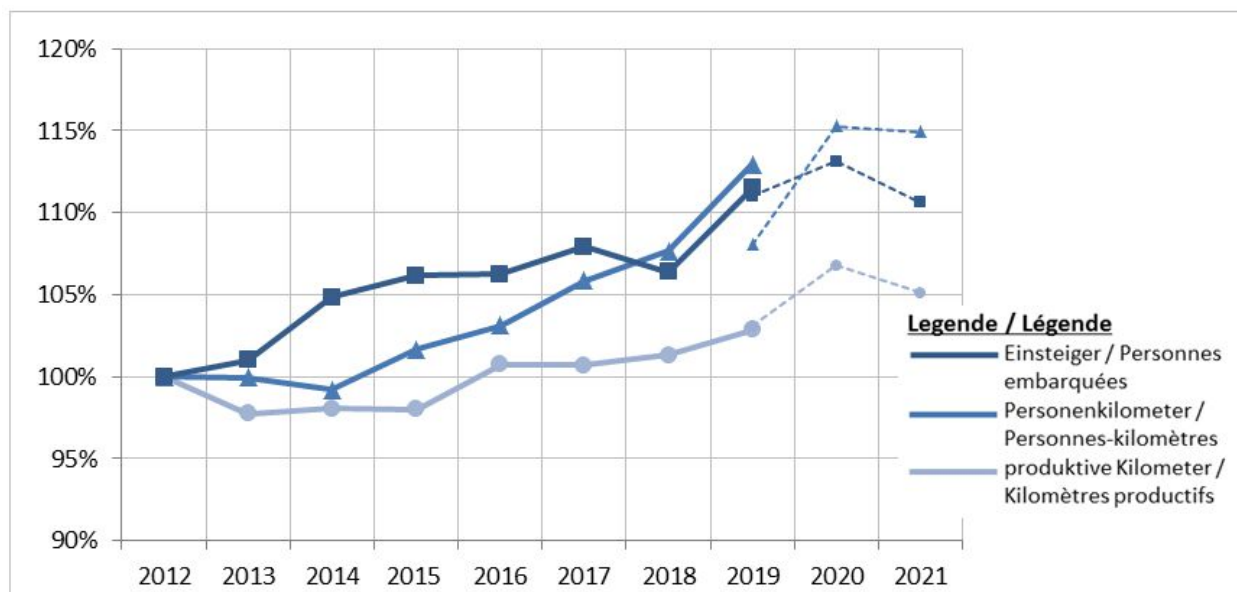


Illustration 10 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CRT 5 (Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

3.1.7 CR Oberland-Est

Les trains régionaux ne circuleront plus sur la ligne 310 Spiez – Interlaken Est à partir de décembre 2020. Afin de maintenir des liaisons toutes les demi-heures entre Berne et la partie orientale de l'Oberland bernois, des trains circulent toutes les deux heures entre Spiez et Interlaken, avec des arrêts à Spiez, Interlaken Ouest et Interlaken Est.

Les sociétés Zentralbahn (ZB) et BOB ont enregistré ces dernières années une explosion de la demande, notamment grâce à leur grande popularité auprès des touristes asiatiques. Chez ZB, des trains supplémentaires circulent plusieurs fois par jour pendant la saison estivale. Depuis décembre 2018, les trains d'Interlaken desservant les vallées de la Lütchine vers Grindelwald et vers Lauterbrunnen circulent toute l'année à une cadence semi-horaire continue.

Evaluation de l'efficacité de la CR Oberland-Est

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
310 Spiez – Interlaken Est (RE/Regio)	2	■	■	↻ (TCC)
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	■	■	➔
470 Meiringen – Interlaken Est (Regio)	2	■	■	↻ (TCC)
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 est financée en partie par KWO qui l'utilise pour le transport de marchandises lourdes.
2355 Beatenbucht – Beatenberg	3	▲	■	➔
2460 Stechelberg – Mürren	3	■	■	➔
2480 Meiringen – Hasliberg Reuti	3	■	■	↻ (demande)

Evolution de la demande de la CR Oberland-Est

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 11). Il en va de même de l'IR Lucerne – Interlaken, pour lequel la demande a augmenté de plus de 40 % depuis la mise en service des nouveaux véhicules et l'introduction des nouveaux horaires.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

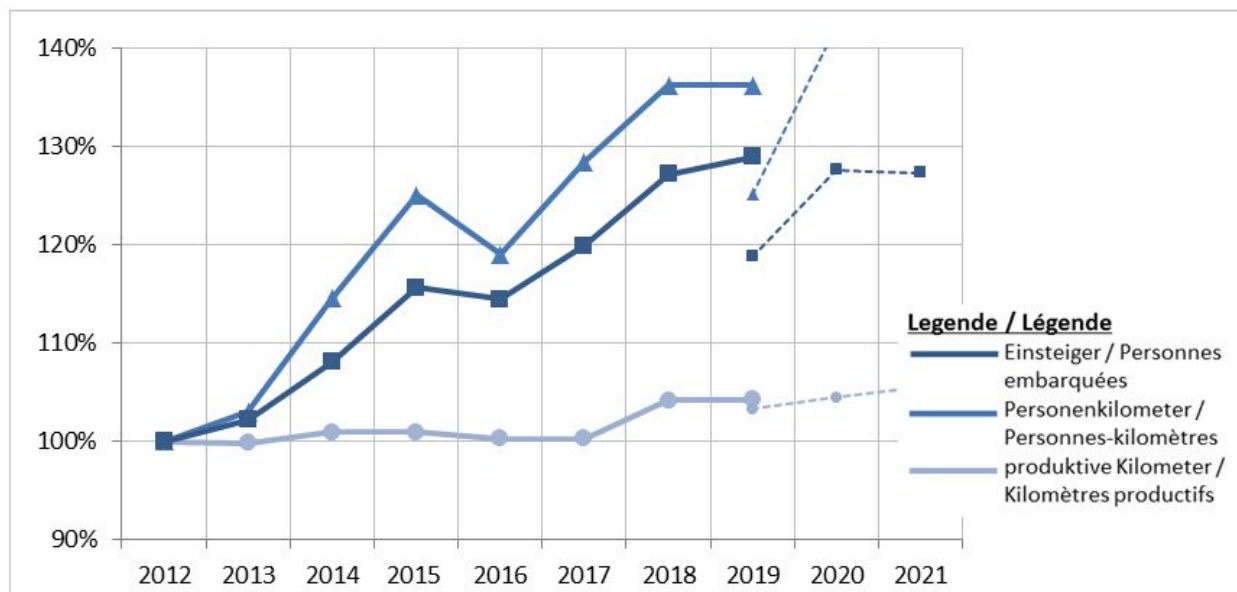


Illustration 11 : Evolution de l'offre et de la demande pour le trafic ferroviaire dans la CR Oberland-Est
(Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.2 Evolution de l'offre de bus

3.2.1 CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

L'exploitation pilote d'un bus local à Saint-Imier a été mise en place en 2019. En raison de la pandémie de coronavirus, il est difficile à ce stade de déterminer si une introduction définitive se justifie. Il est donc prévu de poursuivre l'essai. Avec la mise en service de l'arrêt de train Saint-Imier La Clef, le PDE Saint-Imier La Clef sera desservi par le train et le bus local devra être réévalué.

Le canton de Berne participe désormais à la commande de l'offre de la ligne 20.535 Anet – Avenches, ce qui a permis la desserte de Witzwil.

D'autre part, de nouveaux schémas de bus ont été introduits dans le district de Bucheggberg, à Plateau de Diesse, entre Bienne et Lyss, ainsi qu'entre Tramelan et Saint-Imier.

La ligne Lengnau – Champs-de-Boujean, introduite comme exploitation pilote, a été un succès et a pu être intégrée dans l'offre de base. Faute de demande suffisante, la ligne entre Lengnau et Orpond sera en revanche suspendue en décembre 2020. La ligne Lyss – Bellmund, également à l'essai, a connu une affluence réjouissante. L'essai court jusqu'à fin 2021.

Des aménagements ponctuels ont en outre été effectués le week-end entre Bienne et Aarberg, entre Seedorf et Lyss, ainsi que sur la ligne desservant La Courtine, où l'ancienne offre de bus à la demande a été remplacée par une offre à l'horaire fixe. Par ailleurs, dans diverses localités (Gals, Aarberg, Lengnau), des offres supplémentaires jusqu'ici financées par la commune sont désormais prises en charges par le canton.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Evaluation de l'efficacité de la CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Lignes de bus du Jura bernois

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
21.132 La Neuveville – Plateau de Diesse	1	▲	▲	↗ (demande)
22.131 Tramelan – Saint-Imier	1	▲	▲	↘
22.132 Tramelan – Saignelégier - Goumois	1	■	●	↗ (TCC). Responsabilité majeure du canton du Jura
22.133 Tramelan – Glovelier – Bassecourt	1	■	●	↗ (TCC). Responsabilité majeure du canton du Jura
22.141 Tavannes – Reconviiler - Bellelay [– Sornetan] – Lajoux JU – Les Genevez JU	1	▲	●	→
22.211 Delémont – Moutier	2	■	▲	→ Responsabilité majeure du canton du Jura
22.231 Moutier – Souboz – Bellelay	1	▲	●	↗ (demande)
22.232 Moutier – Belprahn	1	●	●	↘ Suppression de l'offre prévue le samedi
22.101 Moutier Gare – Hôpital – Patinoire	1	▲	▲	→
22.101 Moutier Gare – Chantemerle	2	●	▲	↗ (demande)
22.101 Moutier Gare – Perrefitte	1	▲	▲	→
22.070 Bienne - Orvin [– Les Prés-d'Orvin]	1/2	■	■	→
22.071 Bienne [– Orvin] – Romont	1	■	▲	↗ (TCC)
22.073 Reuchenette-Péry – Bienne Mâche – Pieterlen	1	■	▲	→

Lignes de bus du Seeland

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
22.072 Meisberg – Bienne Gare	3	■	■	→
22.074 Bienne Gare – Studen – Worben – Lyss	3	▲	■	↗ (TCC)
22.075 Bienne – Schwadernau – Scheuren – Orpond	1	■	▲	→
22.086 Bienne – Bellmund – Aarberg	2	■	■	↗ (TCC)
22.087 Bienne – Bellmund – Merzligen – Jens – Bienne	1	■	■	↗ (TCC)
30.100 Berne – Wohlen – Aarberg	3	■	■	↗ (TCC)

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

30.105 Berne – Meikirch – Seedorf – Lyss	1/2	■	▲	➔	
30.361 Aarberg – Aarberg Hôpital – Lyss	1	■	■	➔	
30.362 Lyss – Schnottwil	1	■	▲	➔	
30.363 Lyss – Messen – Bätterkinden	1	■	▲	➔	
30.365 Aarberg – Seedorf	2	●	▲	↗ (demande)	
30.367 Boucle Dreihubel	3	●	●	↗ (TCC)	Les deux lignes sont desservies par un seul véhicule. Seule une réduction des horaires de service permet de réaliser des économies.
30.368 Boucle Kornweg	3	●	●	➔	
30.521 Anet – Tschugg – Cerlier	2	●	▲	↗ (demande)	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	●	▲	↗ (demande)	
30.525 Cerlier – Vigneules – Lüscherz	1	▲	●	↗ (TCC)	
30.526 Cerlier – Chules – Le Landeron	1	▲	●	➔	
30.527 Cerlier – Chules – Gampelen – Anet (Jolimont)	1	■	▲	➔	
30.898 Zollikofen – Wengi – Büren a.A.	2	■	▲	➔	
40.008 Soleure – Büren a.A.	2	■	■	➔	
40.033 Granges – Arch – Büren a.A.	2	■	▲	↗ (TCC)	
40.034 Granges Place de la poste – Lengnau Terrain de sport	3	●	▲	↗ (demande)	

Evolution de la demande de la CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

L'illustration 12 montre l'évolution de l'offre et de la demande de toutes les lignes de bus dans le périmètre de la CRT 1, y compris des lignes du transport local. L'évolution de l'offre et de la demande de transport par bus dans la CRT 1 est fortement marquée par la ville de Bienne. Suite à la mise en œuvre de la première étape du schéma de bus de Bienne, l'offre a connu de grands développements en 2018 et la demande a évolué très favorablement. Une situation qui devrait se répéter lors de la réalisation de la seconde étape.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

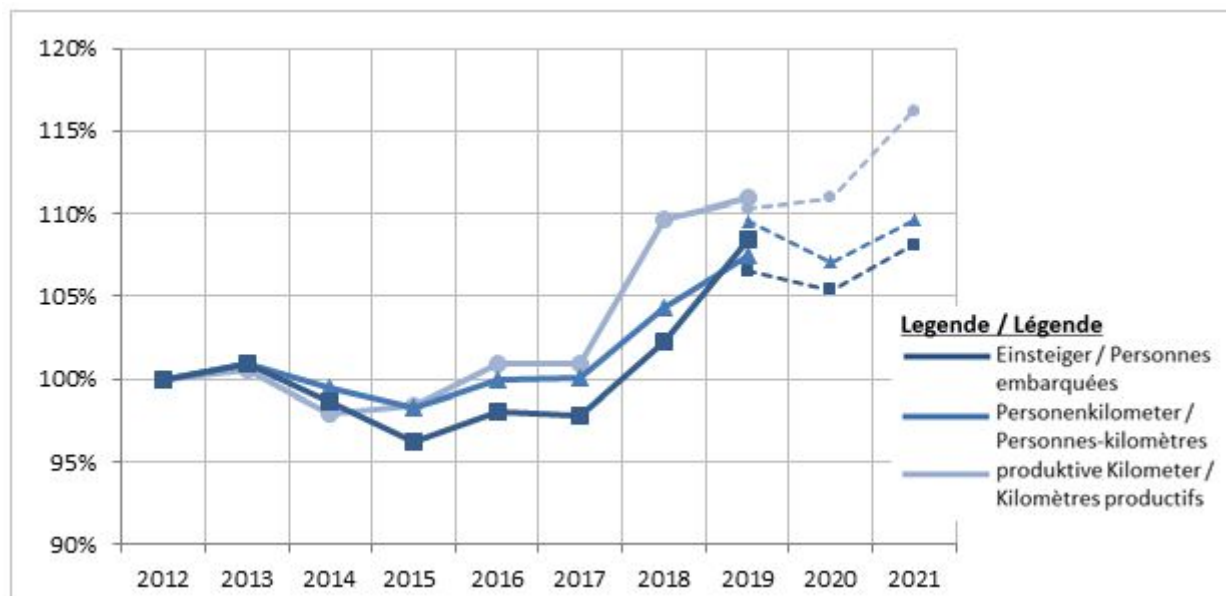


Illustration 12 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 1 (Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.2.2 CRT Haute-Argovie

Afin de remédier aux problèmes de saturation, l'offre de la ligne 40.051 a été densifiée sur le tronçon Langenthal – Herzogenbuchsee avec des bus toutes les 15 minutes aux heures de pointe. L'évolution de la demande est positive.

Les courses supplémentaires de la ligne 7 de BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung), qui circulaient jusqu'ici uniquement entre Soleure et Aeschi SO, ont été prolongées jusqu'à Herzogenbuchsee aux heures de pointe, avec pour résultat une nette amélioration des correspondances en direction de Langenthal et d'Olten.

Evaluation de l'efficacité de la CRT Haute-Argovie

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
30.491 Huttwil – Eriswil	2	●	●	➔ Aménagements de l'offre mis en œuvre en 2020 (légère réduction, intégration du transport scolaire en milieu de journée)
30.493 Huttwil – Wyssachen	1	▲	●	↗ (demande). Aménagements de l'offre mis en œuvre en 2020 (intégration du transport scolaire en milieu de journée)
40.005 Soleure – Herzogenbuchsee (lignes 5/7)	3/2	▲	▲	➔ 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	▲	▲	➔

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

40.052 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten	2	▲	▲	↗ (demande)
40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen	2	●	▲	↗ (demande)
40.058 Farnern – Wolfisberg – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	1	▲	●	↗ (TCC)

Evolution de la demande de la CRT Haute-Argovie

Dans la CRT Haute-Argovie, la demande de transport par bus (voir Illustration 13) 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. La ligne de bus 40.063 est également responsable en grande partie de la baisse du nombre de passagers à l'entrée en 2019.

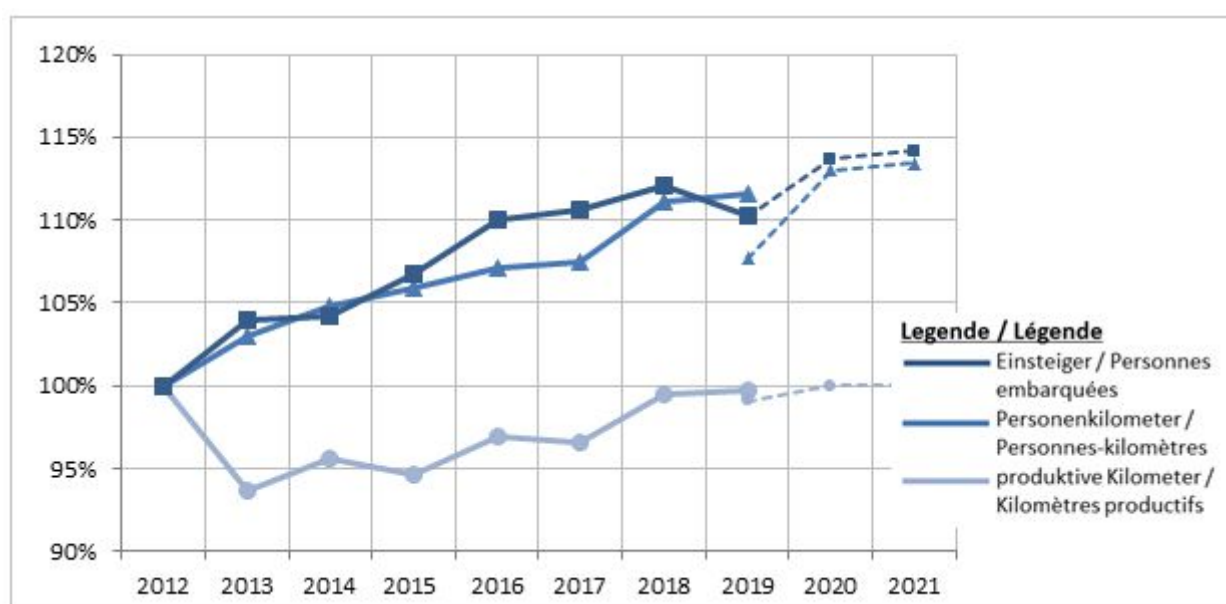


Illustration 13 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 2 (Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.2.3 CR Emmental

A l'exception de la ligne de bus de citoyens 30.473 de la commune de Rüderswil, l'offre de bus du Haut-Emmental et du Moyen-Emmental est restée pratiquement inchangée ces dernières années. Il faut dire que la demande est passablement stagnante.

Dans le secteur de Berthoud, la demande est en hausse sur différentes lignes de bus. C'est en particulier le cas de la ligne 30.467 Berthoud – Kirchberg – Aefligen, densifiée et prolongée. La prolongation, introduite comme exploitation pilote, a déjà pratiquement atteint le niveau de demande requis durant la première année d'exploitation.

La ligne 884 Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen a été réorganisée et circule à la demi-heure le matin, à midi et le soir depuis la suppression de la ligne 881. La demande a considérablement augmenté.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Evaluation de l'efficacité de la CR Emmental

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
30.271 Signau – Röthenbach	2	▲	▲	↗ (demande)
30.281 Hasenknubel – Langnau – Hüselmatt	3	●	●	➔ L'offre sur ces deux branches de ligne est assurée par un seul véhicule. Dans le cadre de l'étude prévue sur l'offre de bus dans le secteur de Langnau, il convient d'optimiser les lignes de bus actuelles dans ce secteur afin que les exigences minimales fixées par l'OOT puissent être remplies.
30.284 Ramsei – Langnau	1	■	■	➔
30.284 Langnau – Trub – Fankhaus	3	■	▲	➔
30.285 Langnau – Bärau – Gohl	1	■	▲	↗ (TCC). 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	▲	●	⚠ Cette ligne de bus doit également être vérifiée dans le cadre de l'étude prévue sur l'offre de bus dans le secteur de Langnau (voir aussi ligne 30.281).
30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	2	▲	▲	↗ (demande). La ligne a été classée dans un niveau d'offre supérieur durant la dernière période et ne remplit plus les objectifs fixés en termes de demande.
30.465 Hasle-Rüegsau – Spital – Berthoud	3 4	▲	▲	➔
30.465 Berthoud – Lyssach – Fraubrunnen	1	■	■	↗ (TCC). Offres au départ/à destination de Fraubrunnen
Berthoud – Lyssach, Kernenriedstrasse	3	■	■	↗ (demande). Offres au départ/à destination de Kernenriedstrasse (y. c. offres jusqu'au centre commercial financées par des tiers)
30.466 Berthoud – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	■	▲	➔
30.467 Berthoud – Kirchberg, Neuhof	3	▲	▲	⚠ La ligne a été classée dans un niveau d'offre supérieur durant la dernière période et ne remplit plus les objectifs.
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. Des mesures qui devraient entraîner des améliorations sont par ailleurs prévues.
30.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	■	▲	➔

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

30.481 Sumiswald-Grünen – Wasen	2	■	▲	➔
30.482 Sumiswald-Grünen – Heimisbach	1	■	●	↗ (TCC)
30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	2	▲	▲	➔
30.882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen – Schnottwil	1	■	●	↗ (TCC). Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Soleure
30.884 Bätterkinden – Koppigen	1	■	●	Nouvelle ligne à partir de 2018, pas encore de comparaison possible avec la période antérieure
40.002 Soleure – Gerlafingen – Ziebach	4	■	■	↗ (TCC). Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Soleure
60.251 Escholzmatte – Schangnau – Kemmeriboden	2	▲	▲	↗ (TCC). Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Lucerne

Evolution de la demande de la CR Emmental

L'illustration 14 montre l'évolution de l'offre et de la demande de toutes les lignes de bus dans le périmètre de la CR Emmental. Ces dernières années, une augmentation notable a surtout été constatée pour les lignes de bus dans la ville de Berthoud ainsi que pour la ligne 467 qui a été densifiée et prolongée jusqu'à Aefligen.

Les variations de valeurs entre 2014 et 2015 sont dues à une rectification liée à l'introduction du système de comptage automatique d'une entreprise de transport.

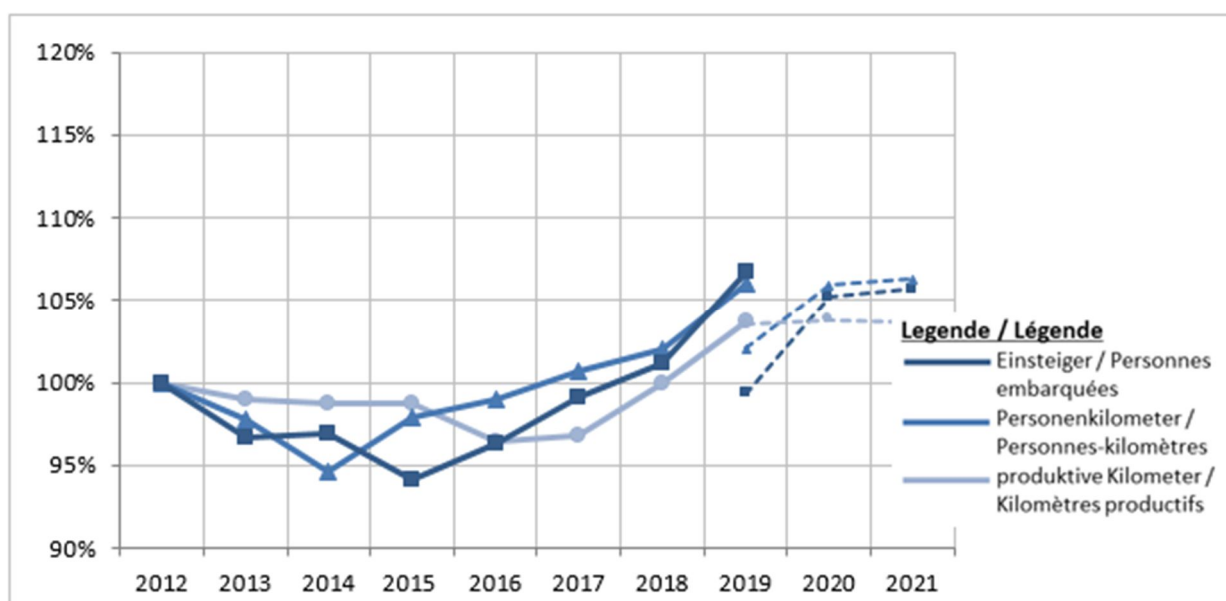


Illustration 14 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CR Emmental

(Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

3.2.4 CR Berne-Mittelland

Fin 2015, le canton de Fribourg a introduit une nouvelle ligne Morat – Courlevon – Courtepin (ligne 20.546) qui concerne également la commune bernoise de Münchenwiler. Depuis 2018, le canton participe à la commande de cette ligne.

Depuis l'introduction de l'horaire 2020, les lignes de bus 161, 162 et 163 sont exploitées par Bernmobil. Dans ce contexte, l'offre de ces lignes a elle aussi été légèrement modifiée.

A Belp, les lignes de bus locales 331 et 332 ont dû être reclassées dans le niveau d'offre 2 en raison d'une utilisation insuffisante et l'offre a été légèrement réduite.

La ligne reliant Belp Gare à Berne Aéroport, jusqu'alors indépendante, a été intégrée dans la ligne 160 avec l'horaire 2018. A l'autre bout de la ligne 160, sur le tronçon Münsingen – Konolfingen, l'offre a été développée par l'introduction d'une cadence à la demi-heure continue.

Depuis l'introduction de l'horaire 2020, les lignes de bus 165 (Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf), 166 (Wichtrach – Kirchdorf – Gerzensee – Kaufdorf) et 167 (Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach) sont exploitées par Bernmobil. Dans ce contexte, l'offre des deux premières lignes citées a elle aussi été légèrement modifiée.

La ligne 168 (bus de citoyens Münsingen – Trimstein – Worb CFF – Worb Dorf), introduite à l'essai avec l'horaire 2019, circule du lundi au vendredi, le matin, à midi et le soir. Les premiers résultats sont réjouissants. L'exploitation pilote court jusqu'à fin 2021.

Alors qu'elle faisait précédemment partie de la ligne 321, la ligne Thurnen – Riggisberg est exploitée en tant que ligne indépendante (ligne 320) depuis l'horaire 2018.

La ligne 551 Gümmenen – Gurbrü – Ferenbalm – Biberen – Gümmenen a été instaurée avec l'horaire 2019 pour remédier à la suppression de l'arrêt de train Ferenbalm Gurbrü. Le bus circule toutes les heures du lundi au vendredi et toutes les deux heures le dimanche, avec une direction alternée en fonction du sens du flux de pendulaires. Toutefois, le taux d'utilisation comme le taux de couverture des coûts sont encore loin de satisfaire aux exigences minimales.

La ligne 613 Schwarzenburg – Albligen a été supprimée avec l'horaire 2018 en raison d'une demande et d'un taux de couverture des coûts insuffisants. Albligen est toujours reliée aux transports publics par la ligne 131 (Flamatt – Albligen).

Sur les lignes 791 et 793 (Worb – Walkringen et Worb – Grosshöchstetten), l'offre a été étendue en soirée avec l'horaire 2018.

En plus des modifications de l'offre déjà citées, des adaptations ponctuelles ont été apportées à diverses lignes dans le cadre de la procédure de commande : il s'agissait par exemple de combler certaines lacunes dans la cadence, d'étendre légèrement les heures d'exploitation ou d'adapter les heures de départ.

Evaluation de l'efficacité de la CR Berne-Mittelland

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
20.121 Guin – Bösinggen – Laupen	2	▲	▲	↘ Responsabilité du canton de Fribourg
20.181 Fribourg – Heitenried – Schwarzenburg	1	■	▲	➔ Responsabilité du canton de Fribourg

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

20.546 Morat – Courlevon – Courtepin	1	■	●	Cofinancée par le canton de Berne à partir de 2018 seulement, responsabilité du canton de Fribourg
20.548 Morat – Gümmenen	1	■	▲	→ Responsabilité du canton de Fribourg
30.006 Worb Dorf – Gümligen – Berne Gare	4	■	■	→
30.021 Berne – Bremgarten	4	■	■	→
30.033 Bremgarten Seftau – Worblaufen	3	▲	▲	→
30.034 Unterzollikofen – Hirzenfeld	4	■	■	→
30.036 Zollikofen – Berne Breitenrain	4	●	▲	→ 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 hausse de la demande sur cette ligne.
30.036 Zollikofen – Münchenbuchsee Hüslihoos	4	▲	■	→
30.038 Schönbühl – Bärswil / Mattstetten	4	▲	▲	→
30.043 Talgutzentrum – Kappelisacker – Talgutzentrum	4	▲	▲	↗ (TCC)
30.044 Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	3	▲	▲	→
30.046/47 Bolligen – Habstetten – Lutertal	4	■	■	→
30.100 Berne – Wohlen – Aarberg	3	■	■	↗ (TCC)
30.102 Berne – Uetligen – Särswil	3	■	■	↗ (TCC)
30.104 Berne – Meikirch – Wahlendorf	3	▲	▲	→
30.105 Berne – Meikirch – Seedorf – Lyss	2	■	▲	→
30.106 Berne – Kirchlindach – Zollikofen	3	■	■	↗ (TCC)
30.107 Berne – Wohlen – Uetligen (– Zollikofen)	2	■	■	↗ (TCC)
30.130 Neuenegg – Thörishaus Dorf	2	■	■	↗
30.131 Flamatt – Ueberstorf – Albligen	2	▲	▲	→ Responsabilité du canton de Fribourg
30.160 Aéroport Berne-Belp – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	1-4	●	▲	↗ (demande). Offre dense sur le tronçon Aéroport Berne-Belp – Belp en raison de l'aéroport
30.161/162/163 Bus local Münsingen / Boucle Spital/Sonnhalde / Boucle Brückreute	3			Aucune donnée disponible

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

30.165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf	2			Aucune donnée disponible
30.166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen	1			Aucune donnée disponible
30.167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach	1			Aucune donnée disponible
30.320 Riggisberg – Thurnen	1	■	■	Nouvellement exploitée en tant que ligne indépendante, pas encore de comparaison possible
30.321 Riggisberg – Toffen	2	■	▲	↗ (demande)
30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg	1	■	▲	➔
30.323 Thurnen – Riggisberg – Gurnigel – Schwarzenburg	-	■	■	➔
30.331 Belp Gare – Riedli	2	●	▲	➔
30.332 Belp Gare – Aemmenmatt	2	●	●	↘ (TCC)
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	■	▲	↗ Comme la ligne sert principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.
30.550 Gümmenen – Laupen	1	■	●	➔
30.551 Gümmenen – Gurbrü	2	●	●	Nouvelle ligne depuis l'horaire 2019, pas encore de comparaison possible
30.560 Mühleberg – Allenlütten – Rosshäusern	1	●	●	➔ Seule une offre minimale est proposée sur cette ligne.
30.570 Berne Brünnen – Frauenkappelen – Mühleberg	3	▲	▲	↗ (TCC)
30.611 Schwarzenburg – Rüschegg – Riggisberg	2	▲	▲	↗ (TCC). La structure de l'habitat est défavorable (ligne longue, région à faible densité de population)
30.612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg	1	■	■	↗ (TCC)
30.614 Riffenmatt – Guggisberg – Riedacker	-	■	▲	↗ (TCC) 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	■	▲	➔

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

30.781 Boll-Utzigen – Utzigen Pflegeheim	2	▲	▲	➔	L'offre est assurée par un seul véhicule.
30.782 Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzigen	2	▲	▲	↗ (demande)	
30.791 Worb Dorf – Wikartswil – Walkringen	2	■	■	↗ (TCC)	
30.792 Worb Dorf – Biglen	1	■	■	↗ (TCC)	
30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten	2	■	▲	➔	
30.794 Worb Dorf – Rüfenacht	1	▲	▲	↗ (TCC) Exploitation conjointe avec la ligne 795	
30.795 Worb Dorf – Rubigen	1	■	■	↗ (TCC)	
30.871 Jegenstorf – Messen – Waltwil / Balm b. Messen	2	▲	▲	Pas de comparaison possible en raison de la réorganisation de la ligne	
30.363 Bätterkinden – Messen – Grossaffoltern – Lyss	1	■	▲	Pas de comparaison possible en raison de la réorganisation de la ligne	
31.044 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand	1	▲	▲	↗ (demande)	

Evolution de la demande de la CR Berne-Mittelland

L'illustration 15 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 du transport local. Dans l'ensemble, on constate une légère augmentation de la demande au cours des quatre dernières années. Le nombre de passagers à l'entrée et les personnes-kilomètres ont globalement connu une évolution similaire. Sur les trois derniers changements d'horaire, l'offre a été étendue (densification de cadences, offres supplémentaires le dimanche, exploitations pilotes). Les répercussions sur la demande se marquent généralement avec un léger décalage, comme le montrent les chiffres prévisionnels pour 2021 et 2022.

La forte augmentation de l'offre en 2020 concerne le service de remplacement Thörishaus – Laupen.

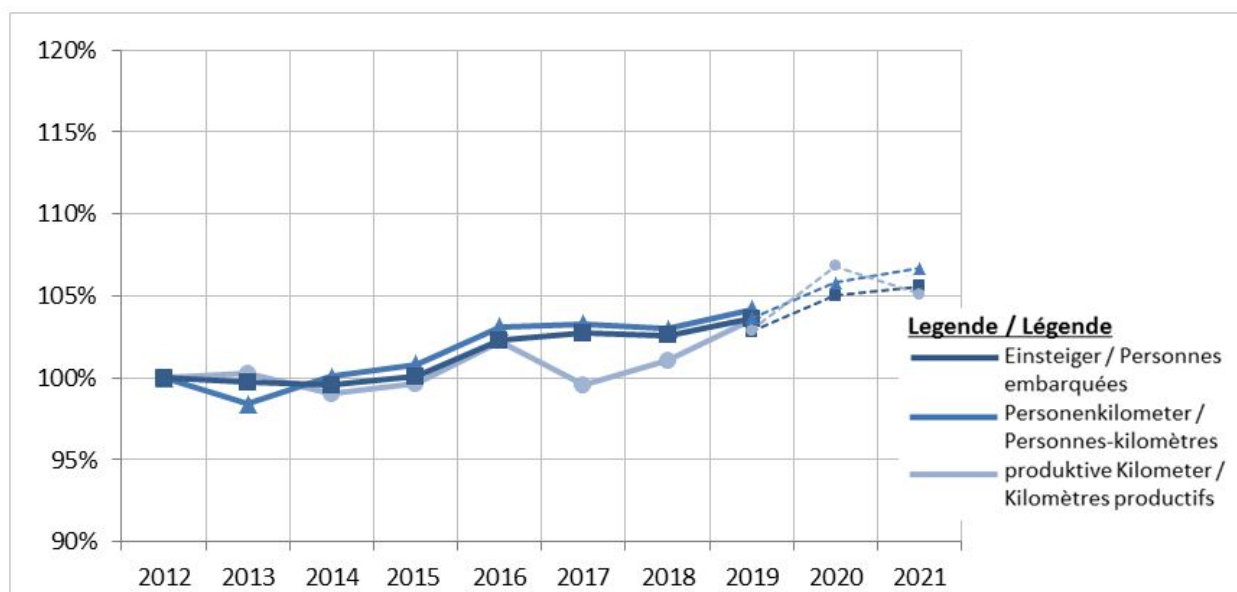


Illustration 15 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus et par tram (transports locaux et régionaux) dans la CR Berne-Mittelland (Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

3.2.5 CRT Oberland-Ouest

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
12.180 Schönnried – Saanen – Gstaad	1	■	▲	↻ (TCC)
12.180 Gstaad – Gsteig – Les Diablerets	1	■	■	↻ (TCC)
12.181 Gstaad – Lauenen	1	■	▲	➔
12.182 Gstaad – Turbach	1	■	▲	↻ (TCC)
20.260 Bulle – Jaun – Boltigen	1	■	▲	➔ Les tronçons les plus fréquentés sont hors canton, responsabilité du canton de Fribourg
31.001 Thoune – Spiez	4	■	■	➔
31.003 Thoune – Allmendingen – Blumenstein	2	■	▲	➔
31.021 Thoune – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken	4	▲	■	↻ (demande)
31.022 Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	1	■	●	↻ (TCC) Cette ligne de minibus fait la liaison avec la ligne 21, présente des conditions défavorables à une exploitation rentable et a été fortement entravée par divers chantiers.
31.024 Oberhofen – Schwanden – Sigriswil	1	■	▲	↻ (demande)
31.025 Thoune – Oberhofen – Gunten – Sigriswil	3	■	■	➔
31.031 Thoune – Goldwil – Heiligenschwendi	2	■	■	➔
31.032 Thoune – Dörfli – Heiligenschwendi	1	■	▲	↻ (TCC). Conséquence de l'extension de l'offre sur la ligne 31.031
31.033 Thoune – Teuffenthal	1	■	▲	↻ (TCC)
31.041 Thoune – Schwarzenegg – Innereriz	1	■	■	➔
31.042 Thoune – Schwarzenegg – Heimenschwand	1	■	▲	↻ (TCC)
31.043 Thoune – Emberg – Heimenschwand	1	■	■	➔
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

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

				défavorables à une exploitation rentable. En outre, comme la ligne sert principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.
31.057 Uetendorf, gare – Gurzelen	1	▲	■	↘ (demande)
31.058 Uetendorf, bus local	1	▲	▲	↘
31.061 / 62 / 63 Spiez – Krattigen / Hondrich – Aeschi / Aeschiried	2	■	■	↗ (TCC)
31.065 Spiez – Faulensee	2	▲	▲	↘
31.066 Spiez – Emdthal – Aeschi	1	▲	▲	→
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	■	■	→
31.232 Adelboden, Ausserschwand – U. d. Birg	1	■	■	→
31.241 Kandersteg – Station inférieure Sunnbüel	1	■	■	↗ (TCC)
31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp	1	■	▲	↗ (TCC)
31.281 Lenk – Bühlberg	1	▲	▲	↘
31.283 Lenk – Simmenfälle	1	■	▲	↘ (TCC)

Transport local de Thoune

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
1 Steffisbourg, Flühli – Thoune gare – Gwatt	4	▲	■	↘ (demande)
2 Thoune gare – Schorenfriedhof via Neufeld	4	▲	▲	↘
3 Heimberg, Dornhalde – alte Bernstrasse – Thoune gare	4	▲	▲	→
3 Thoune gare – Allmendingen	4	■	▲	→
4 Thoune gare – Lerchenfeld	4	■	■	↗ (TCC). Correspond à l'évaluation (2019) avant le passage de la cadence au quart d'heure à une cadence toutes les 10 minutes à partir de l'horaire 2020
5 Thoune gare – Schorenfriedhof via Dürrenast	4	■	▲	↘ (demande)
6 Thoune gare – Quartier Ouest	4	▲	▲	→

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Evolution de la demande de la CRT Oberland-Ouest

L'illustration 16 montre l'évolution de l'offre et de la demande de toutes les lignes de bus dans le périmètre de la CRT 5. La demande de transport par bus dans la CRT Oberland-Ouest connaît une croissance exponentielle (passagers à l'entrée, personnes-kilomètres).

Les variations relatives aux kilomètres productifs en 2012/2013 et celles concernant les passagers à l'entrée et les personnes-kilomètres en 2015/2016/2017 sont dues à des rectifications liées à l'introduction du système de gestion du trafic et de comptage automatique des passagers d'une entreprise de transport.

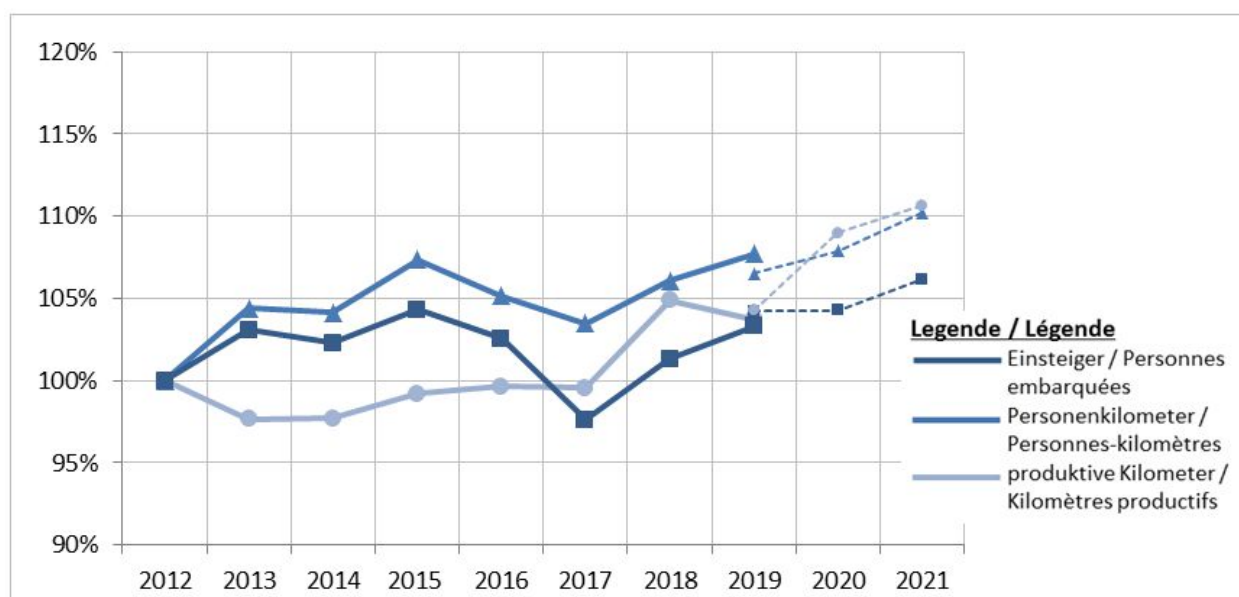


Illustration 16 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 5 (Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.2.6 CR Oberland-Est

A partir de décembre 2020, la nouvelle ligne de bus 31.060 desservira Leissigen et Därligen. Cette ligne relie Spiez à Interlaken Est via Interlaken Ouest. Aux heures de pointe, les bus entre Spiez et Interlaken Ouest circulent à une cadence semi-horaire. Certaines courses sont prolongées jusqu'aux sites scolaires d'Interlaken, de sorte que les besoins des écoliers sont parfaitement couverts.

Dans la foulée de l'introduction de la cadence semi-horaire sur les lignes du BOB, le bus reliant Lauterbrunnen à Stechelberg circule désormais lui aussi toute l'année à la demi-heure. Cette ligne de bus joue le rôle essentiel de navette d'accès au téléphérique du Schilthorn et les fréquences ont été considérablement accrues.

Le succès d'Interlaken en tant que destination touristique et le nombre croissant de visiteurs a des répercussions sur les lignes de bus du Bodeli, dont l'offre a été ponctuellement étendue. Sur la ligne 31.101 Interlaken – Beatenberg, les courses supplémentaires en saison et la cadence horaire continue jusqu'à la fin de l'exploitation ont fait leurs preuves.

Dans la région de Brienz et de l'Oberhasli, l'offre est restée pratiquement inchangée.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Evaluation de l'efficacité de la CR Oberland-Est

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
31.060 Spiez – Interlaken Ouest – Interlaken Est	2			Introduction dans l'horaire 2021
31.101 Beatenberg – Interlaken Ouest	2	■	■	➔
31.102 Interlaken Ouest – Interlaken Est – Ringgenberg	3	■	■	➔
31.103 Interlaken Ouest – Bönigen – Iseltwald	3	■	■	↗ (TCC)
31.104 Bus local Interlaken	3	▲	▲	➔
31.105 Interlaken Ouest – Centre hospitalier	3	▲	▲	➔
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 Oberer Gletscher – Grindelwald Gare – Terminal	2	▲	■	↗ (demande)
31.122 Gletscherschlucht – Grindelwald Gare – Klusi	2	■	■	↗ (TCC)
31.123 Kirche – Grindelwald Gare – Itramen	1	▲	▲	↗ (demande) ↘ (TCC)
31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	2	■	■	➔
31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	1	■	■	➔
31.151 Brienz – Ballenberg – Brienzwiler – Brünig	2	▲	▲	➔ La branche Brünig – Hasliberg Reuti est à présent exploitée séparément (31.158)
31.155 Brienz – Axalp	1	■	■	➔
31.158 Brünig – Hasliberg Reuti		▲	▲	➔ Désormais, ligne indépendante
31.171 Innertkirchen – Guttannen	1	▲	■	↗ (TCC)
31.172 Innertkirchen – Gadmen – Obermaad	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. Le nombre d'élèves par année scolaire se répercute sensiblement sur la demande.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

31.174 Meiringen – Unterbach – Brienzwiler	1	▲	●	➔ La ligne servant principalement au transport scolaire, les recettes sont faibles.
--	---	---	---	---

Evolution de la demande de la CR Oberland-Est

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 17).

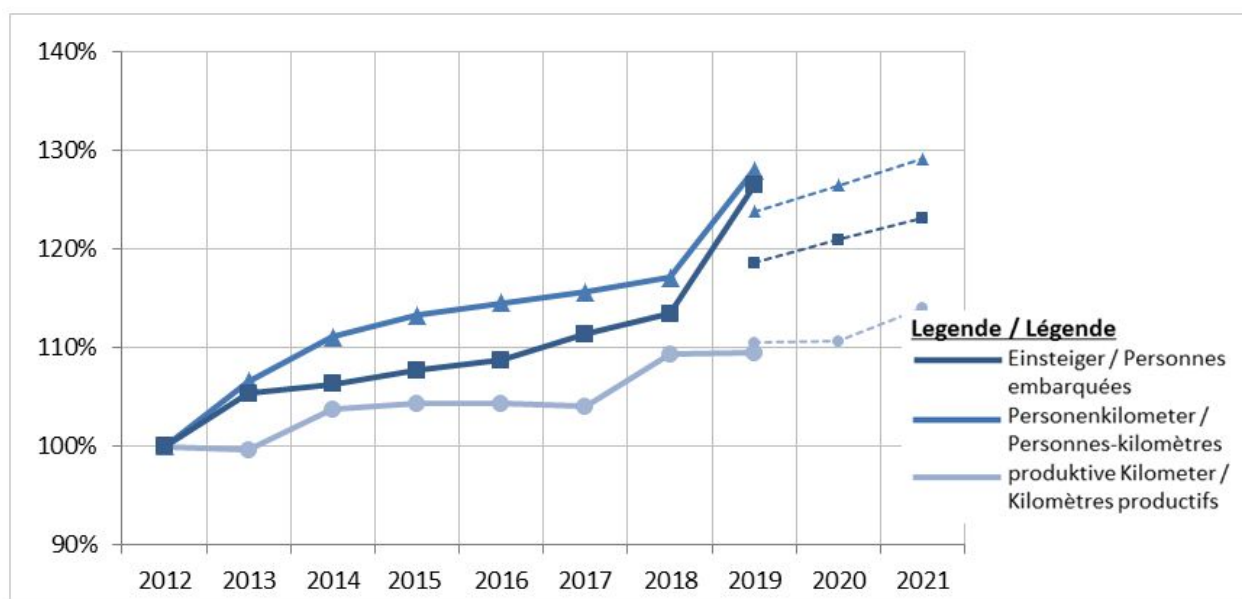


Illustration 17 : Evolution de l'offre et de la demande de transport par bus (transports locaux et régionaux) dans la CR Oberland-Est (Source : chiffres réels 2012-2019 ; chiffres prévisionnels 2020/2021)

3.3 Evolution dans les villes et les agglomérations

3.3.1 Bienne

Dans l'agglomération, le « concept de bus 2020 » a été mis en œuvre en deux étapes : une première étape à la fin 2017, et la seconde à la fin 2020. Dans le cadre du nouveau schéma de bus, plusieurs tracés ont été modifiés, de nouvelles correspondances ont été introduites et l'offre a été améliorée. La ligne Brugg – Champs-de-Boujean, instaurée suite à l'ouverture de la branche est de l'A5 à l'automne 2017, a été intégrée dans l'offre de base. L'évolution de la demande est globalement positive. Les feux tricolores indiquent parfois une dégradation, l'aménagement de l'offre ayant en effet entraîné un léger recul de la demande pour chaque course.

Evaluation de l'efficacité

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
1 Bois-Devant – Bienne Gare – Patinoire	4C	■	■	➔
2 Petit-Marais – Bienne Gare – Boujean – Centre Boujean – Mâche	4B	▲	■	➔
4 Nidau – Bienne Gare – Mauchamp	4C	■	▲	↘ (TCC)
5 Bienne Gare – Centre hospitalier	4B	▲	▲	↘ (TCC)

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

6 Nidau – Port – Bienne Gare – Centre hospitalier	4B	▲	▲	↘
7 Brügg – Bienne Gare – Mine-d'Or	4B	▲	■	↗ (TCC)
8 Clinique des Tilleuls – Bienne Gare – Fuchsenried	4B	▲	▲	↘
9 Débarcadère – Bienne Gare – Ecoles Tilleuls	4B	●	▲	Nouvelle ligne depuis 2018
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.

3.3.2 Langenthal

Evaluation de l'efficacité

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

L'offre à Langenthal a été globalement maintenue. La demande a accusé un recul sur la ligne 63 en 2019 en raison de travaux.

3.3.3 Berthoud

Evaluation de l'efficacité

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
30.461 Berthoud Gare – Oberstadt – Steinhof – Gare	4	▲	■	↗
30.462 Berthoud Bernstr. – Gare – Oberburg, Geissrütli	2	▲	▲	↗
30.463 Berthoud Gyrischachen – Gare – Meienfeld	4	●	▲	↗ (TCC)

3.3.4 Berne

Depuis août 2019, la ligne de tram 9 est densifiée par des bus matin et soir aux heures de pointe afin de faire face à l'augmentation du trafic liée au nouveau centre de l'administration fédérale dans le quartier de Guisanplatz. Les bus supplémentaires circulent le matin, entre la gare et Guisanplatz, et le soir, entre Guisanplatz et Zytglogge.

Depuis l'horaire 2018, l'offre en soirée le week-end a été allongée d'une heure environ sur certaines lignes de bus régionales du cœur de l'agglomération bernoise (lignes 21 et 101) pour prendre en charge

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

les voyageurs des derniers trains arrivant vers 1 h 00. Les départs de l'exploitation nocturne (Moonliner) ont été adaptés sur les lignes concernées.

En dépit d'un horaire déjà serré, la ligne 10 atteignait la limite de ses capacités, de sorte qu'elle a encore été densifiée avec l'horaire 2020. Aux heures de pointes, les bus Köniz Schliern – Ostermundigen Rüti de l'offre de base circulent à une cadence de cinq minutes, appuyés par les courses supplémentaires entre Köniz Schloss et Ostermundigen Wegmühlegässli, également cadencées à cinq minutes. Sur le tronçon où les deux tracés se superposent, l'offre totalise ainsi 24 courses par heure et par direction.

L'horaire 2020 a instauré de nouvelles connexions pour les trolleybus bernois. La ligne 20, desservie avec des bus à double articulation, relie désormais la gare du Wankdorf à la Länggasse via la gare de Berne et permet ainsi un accroissement des capacités de transport. Le tronçon de la ligne 12 desservant le centre Paul Klee est maintenant relié à Holligen via Insel, et la ligne 11 ne circule désormais plus qu'entre Neufeld P&R et la gare. Cette nouvelle interconnexion a parfois nécessité une adaptation des intervalles entre les courses sur ces lignes. Les courses supplémentaires de la branche Wyler de la ligne 20 constituent dorénavant une nouvelle ligne distincte, la ligne 18 (gare de Berne – Wyleregg).

Depuis l'horaire 2019, la ligne 17 Gare de Berne – Köniz Weiermatt fait l'objet d'une exploitation pilote au moyen de bus électriques dont les batteries sont rechargées au terminus de Köniz.

La ligne 29 a été repensée au cours des dernières années : depuis l'horaire 2019, les courses supplémentaires offertes jusque-là pour la densifier constituent désormais la ligne 22, avec une desserte plus directe et donc plus rapide à la cadence semi-horaire. A partir de l'horaire 2021, la ligne 29 passera par le nouveau quartier de Ried, à Niederwangen.

Faute d'un taux d'utilisation suffisant, la ligne 31 (Place de l'Europe – Niederwangen Erle) est repassée au niveau d'offre 3 et le nombre de courses a été légèrement réduit.

En décembre 2018, deux nouvelles lignes ont été introduites à l'essai :

- La prolongation de la ligne 22 entre Niederwangen Riedmoosbrücke et Brünnen Westside circule toutes les 30 minutes du lundi au samedi. L'exploitation pilote a rencontré une demande réjouissante dès la première année. L'essai court encore jusqu'à décembre 2021.
- La prolongation de la ligne 31 depuis l'Europaplatz (ligne existante) via Eigerplatz jusqu'à Brunnaderstrasse circule toutes les 15 minutes du lundi au vendredi. La demande n'a pas atteint les valeurs minimales au cours de la première année, mais l'essai court encore jusqu'à décembre 2021.

Depuis l'horaire 2018, l'offre en soirée le week-end a été allongée d'une heure environ sur certaines lignes de bus (trafic local : lignes 10, 11, 12, 17, 19, 20 et 30) pour prendre en charge les voyageurs des derniers trains arrivant vers 1 h 00. Les départs de l'exploitation nocturne (Moonliner) ont été adaptés sur les lignes concernées.

En plus des modifications de l'offre déjà citées, des adaptations ponctuelles ont été apportées à diverses lignes dans le cadre de la procédure de commande.

Evaluation de l'efficacité

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
3 Gare – Weissenbühl	4	▲	■	↻ (TCC)
6 Gare – Fischermätteli	4	▲	■	➔
7 Gare – Ostring	4	▲	■	↻ (demande)
7 Gare – Bümpliz	4	■	■	➔

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

8 Gare – Brünnen	4	■	■	→
8 Gare – Saali	4	■	■	→
9 Gare – Wabern	4	■	■	→
9 Gare – Wankdorf Gare	4	■	■	→
10 Köniz Schliern – Gare – Ostermundigen Rütli	4	■	■	→
11 Holligen – Gare – Neufeld P+R	4	■	■	→ Depuis décembre 2019, ligne réduite au tronçon Gare – Neufeld P+R
12 Länggasse – Gare – Centre Paul Klee	4	■	■	→ Depuis décembre 2019, Holligen au lieu de Länggasse
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	■	■	→
19 Blinzern – Gare – Elfenau	4	■	■	→
20 Gare – Wankdorf Gare	4	■	■	→ Depuis décembre 2019, prolongement jusqu'à Länggasse
22 Niederwangen – Kleinwabern	3	▲	▲	Nouvelle ligne depuis l'horaire 2019. De ce fait, pas de comparaison possible
26 Breitenrain – Wylergut	4	●	▲	→ La ligne est exploitée efficacement avec un seul véhicule. Seule une réduction des horaires de service permet de réaliser des économies.
27 Weyermannshaus – Niederwangen	4	▲	▲	↗ (TCC)
28 Weissenbühl Gare – Eigerplatz – Brunnadernstrasse – Ostermundigen Zollgasse – Wankdorf Gare	4	▲	■	→
29 Niederwangen – Köniz Gare– Wabern Lindenweg	4	▲	■	→
30 Gare – Marzili – Gare	1	■	■	↗ (TCC)
31 Europaplatz – Bümpliz – Niederwangen Gare	3	▲	■	↗
32 Riedbach – Bachmätteli	3	●	▲	→ La ligne est exploitée efficacement avec un seul véhicule. Seule une réduction des horaires de service permettrait de réaliser des économies.
40 Kappelisacker – Berne – Sonnenfeld/Allmendingen	4	■	■	↗
41 Zollikofen – Kappelisacker – Berne Breitenrain	2	■	▲	Ligne désormais indépendante. De ce fait, pas de comparaison possible
101 Berne – Kappelenring / Schlossmatt	4	■	■	↗ (TCC)
102, 103, 104, 105, 106 Tronçon commun Berne – Neufeld P+R	4	■	▲	↗

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

3.3.5 Thoune

Dans la ville de Thoune, l'offre en soirée a été améliorée. En effet, depuis décembre 2017, toutes les lignes de bus urbaines circulent avec une cadence au quart d'heure au moins jusqu'à 21 h 30 (du lundi au samedi), et même jusqu'à minuit pour ce qui est des lignes 1, 2 et 5. En outre, sur la ligne 31.004 de Lerchenfeld, une cadence aux dix minutes toute la journée a été introduite en décembre 2018 (au lieu d'une cadence aux 15 minutes jusque-là).

Depuis décembre 2017, la circulation à la cadence semi-horaire (du lundi au samedi) des bus de la ligne 31.003 Steffisburg, alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde a été intégrée dans l'offre cantonale de base.

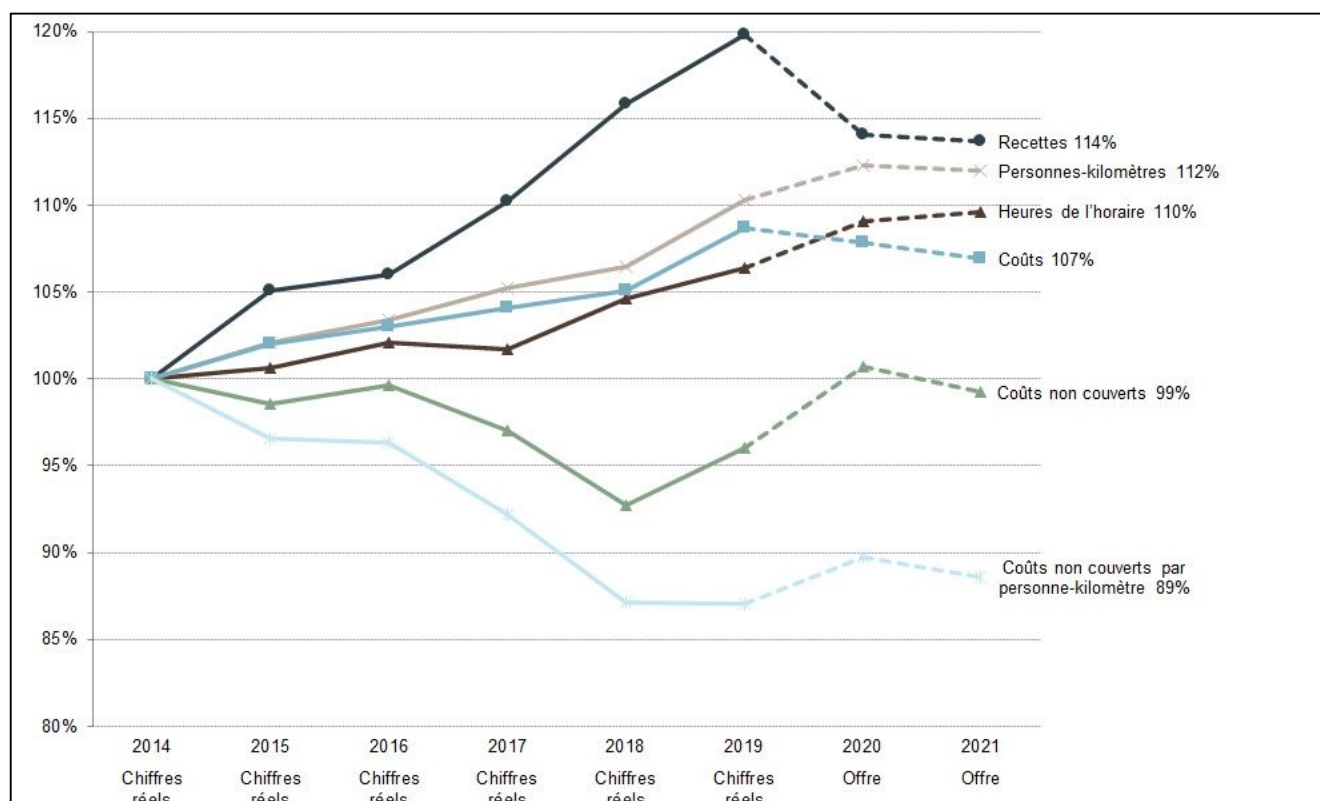
Evaluation de l'efficacité

Ligne	Niveau d'offre	Demande	TCC	Remarques
1 Steffisbourg, Flühli – Thoune Gare – Gwatt	4	▲	■	↻ (demande)
2 Thoune Gare – Schorenfriedhof via Neufeld	4	▲	▲	↘
3 Heimberg, Dornhalde – alte Bernstrasse – Thoune Gare	4	▲	▲	→
3 Thoune Gare – Allmendingen	4	■	▲	→
4 Thoune Gare – Lerchenfeld	4	■	■	↻ (TCC). Correspond à l'évaluation (2019) avant le passage de la cadence au quart d'heure à une cadence toutes les 10 minutes à partir de l'horaire 2020
5 Thoune Gare – Schorenfriedhof via Dürrenast	4	■	▲	↻ (demande)
6 Thoune gare – Quartier Ouest	4	▲	▲	→

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

4 Evolution des indemnités pour les transports publics

Diverses améliorations de l'offre ont pu être mises en œuvre dans le cadre de l'arrêté sur l'offre 2018-2021. Entre 2014 et 2021, l'offre aura augmenté de près de 10 %. Selon les offres 2021 (établies avant la pandémie de coronavirus), les recettes devraient progresser de 14 % sur la même période. Malgré d'importantes acquisitions de matériel roulant, la hausse des coûts est inférieure à celle de l'offre. En 2018 et en 2019, les recettes ont connu une évolution nettement plus favorable que celle prévue dans les offres. Les données pour les années 2020 et 2021 sont issues des offres (hors effets de la pandémie de coronavirus).



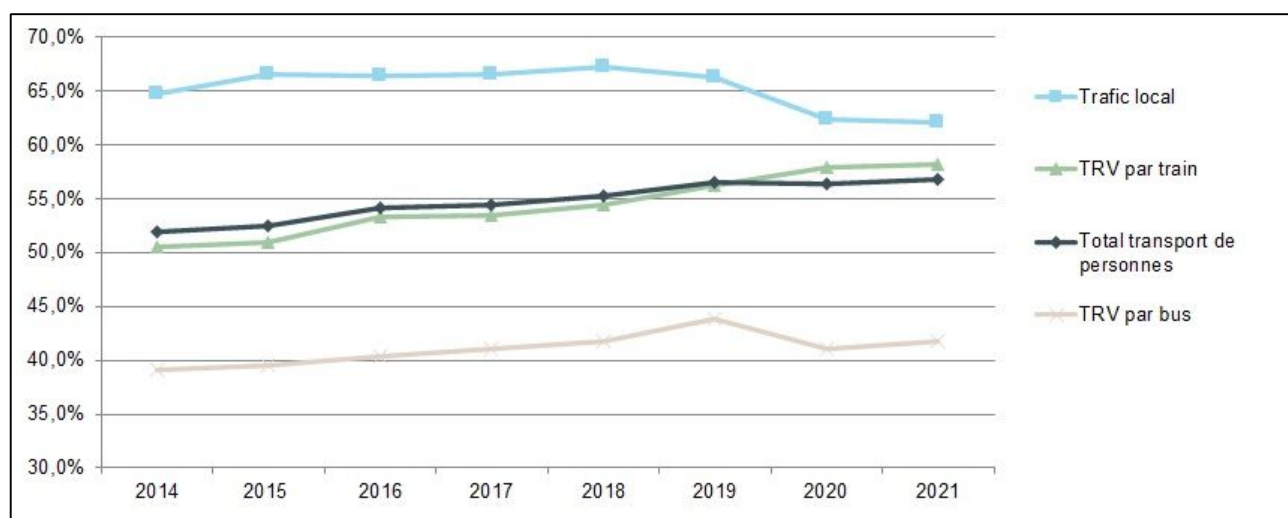
*Illustration 18 : Evolution des chiffres clés pour le transport de personnes (indemnisé et commandé)
(Base : chiffres réels de 2014-2019 et chiffres de 2020-2021 obtenus à partir des offres ; passagers à l'entrée, personnes-kilomètres et valeurs financières pour les lignes intercantionales pleinement pris en compte)*

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

4.1 Evolution du taux de couverture des coûts dans le transport de personnes

Ces dernières années, l'évolution positive de la demande a fortement contribué à l'augmentation des recettes. Les entreprises ayant également réussi à améliorer leur productivité, le taux de couverture des coûts a progressé.

Le calcul se base sur les conventions sur l'offre conclues pour les périodes d'horaire correspondantes.



*Illustration 19 : Evolution du taux de couverture des coûts dans le transport de personnes
(base : offres 2014-2021 ; toutes les lignes commandées conjointement par le canton de Berne)*

Conformément aux chiffres de l'offre 2021, un taux moyen de couverture des coûts de 57 % est attendu pour le transport de personnes. Evolution de ce taux ces dernières années :

- **Transport régional en bus (TRV bus) :**
Le taux moyen de couverture des coûts des transports régionaux par bus est légèrement supérieur à 40 %. L'amplitude pour les lignes de bus du TRV est relativement marquée : alors que certaines lignes n'atteignent pas ou seulement de justesse le seuil de 20 %, d'autres présentent des taux de couverture des coûts nettement supérieurs.
- **Transport régional ferroviaire (TRV rail) :**
En dépit du renouvellement du matériel roulant opéré ces dernières années et des coûts induits y afférents, les lignes ferroviaires du trafic régional ont réussi à améliorer leur couverture des coûts. Ces dernières années, la demande a augmenté plus fortement que dans le transport local. L'adaptation périodique de la clé de répartition des recettes Libero a par conséquent provoqué en 2020 un décalage des parts des recettes en faveur des lignes ferroviaires du TRV et partant, une amélioration notable du taux de couverture des coûts.
- **Transports locaux :**
Les transports locaux présentent le taux de couverture des coûts le plus élevé (supérieur à 60 %). Ce taux s'est dégradé en 2020 à la suite de l'actualisation susmentionnée de la clé de répartition des recettes dans la communauté Libero, laquelle s'est traduite par un transfert de recettes des lignes du transport local (essentiellement des lignes de Bernmobil) vers les lignes ferroviaires du TRV (principalement des lignes ferroviaires du BLS).

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

4.2 Indemnités et subventions d'investissement pour les transports publics 2018-2021

		Arrêté sur l'offre 2018-2021			
		Année d'horaire 2018	Année d'horaire 2019	Année d'horaire 2020	Année d'horaire 2021
		CO/CP	CO/CP	prov.	prov.
1) Indemnités du transport de personnes régional et local	mio. CHF	372,8	369,2	374,6	373,8
2) Indemnités communautés tarifaires et mesures tarifaires	mio. CHF	25,5	25,1	11,0	11,0
3) Indemnités transport marchandises	mio. CHF	1,1	1,1	1,0	1,0
4) Indemnités diverses (bus de citoyens, enquête sur la satisfaction de la clientèle, QMS TP, etc.)	mio. CHF	0,8	0,6	0,8	0,6
5) Total des indemnités de transport	mio. CHF	400,1	396,0	387,4	386,5
6) <i>J. Part de la Confédération au TRV</i>	mio. CHF	-153,5	-149,4	-148,6	-147,0
7) Total des indemnités de transport à la charge du canton	mio. CHF	246,6	246,6	238,8	239,4
8) Indemnités pour l'infrastructure du trafic local	mio. CHF	7,7	8,2	10,7	10,1
9) Total des indemnités de TP à la charge du canton	mio. CHF	254,3	254,8	249,5	249,6
<i>Evolution par rapport à l'année précédente</i>		0,4%	0,2%	-2,1%	0,0%
10) Contribution au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)	mio. CHF	80,4	84,4	82,8	80,8
11) Dépenses d'investissement (à fonds perdu)	mio. CHF	19,8	6,4	15,9	22,6
12) Dépenses d'investissement (remboursables à certaines conditions et remboursables)	mio. CHF	34,3	56,5	59,8	54,3
13) Total des subventions d'investissement	mio. CHF	134,5	147,3	158,5	157,8
<i>Evolution par rapport à l'année précédente</i>		1,4%	9,5%	7,5%	-0,4%
14) Total des dépenses de TP à la charge du canton de Berne	mio. CHF	388,8	402,1	407,9	407,3
<i>Evolution par rapport à l'année précédente</i>		0,8%	3,4%	1,4%	-0,1%
15) Indemnités extraordinaires COVID-19 (estimation : 09.2020)	mio. CHF			69,0	37,5
16) Total des dépenses de TP à la charge du canton, y c. indemnités COVID-19	mio. CHF	388,8	402,1	476,9	444,8
<i>Evolution par rapport à l'année précédente</i>		0,8%	3,4%	18,6%	-6,7%
dont à la charge du compte de résultats	mio. CHF	354,5	345,6	417,1	390,5
dont à la charge du compte d'investissement	mio. CHF	34,3	56,5	59,8	54,3

CO/CP = valeurs selon les conventions sur l'offre/conventions de prestations passées avec les entreprises de transport

prov. = valeurs provisoires selon les offres 2020/2021 des entreprises de transport (état au 01.09.2020)

prév. = selon le plan financier cantonal 2022-2024 et les estimations 2025

Tableau 1 : Evolution des indemnités totales allouées aux transports publics dans le canton de Berne 2018-2021 (y compris dépenses spéciales liées à la crise du coronavirus 2020/2021 ; dépenses brutes, dont 2/3 à la charge du canton et 1/3 à la charge des communes bernoises)

Détail des évolutions :

Chiffre 1) Indemnités du transport de personnes régional et local

Dans le trafic régional et local, les éléments suivants induisent un effet à la baisse (-) ou à la hausse (+) sur l'évolution des indemnités 2018-2021 :

- (+) Coûts induits des investissements (amortissements compris) pour le nouveau matériel roulant et les nouvelles installations d'exploitation
- (-) Evolution très positive des recettes de transport
- (+) Baisse des recettes occasionnée par la suppression de l'indemnité directe allouée à la communauté tarifaire Libero

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

- (+) RE Bienne – La Chaux-de-Fonds entièrement pris en compte dans le trafic régional à partir de l'horaire 2020 (jusqu'ici inclus pour moitié au trafic longue distance)
- (-) Prix du sillon : diminution du prix du sillon à partir de 2021
- (-) Transfert de la ligne du RE Berne – Neuchâtel du trafic régional vers le trafic longue distance à partir de l'horaire 2021

Chiffre 2) Indemnités communautés tarifaires et mesures tarifaires

Avec la suppression des indemnités directes allouées aux communautés tarifaires Libero et BeoAbo à partir de 2020, les dépenses de ce poste sont en diminution. La compensation des pertes de recettes sur le trafic longue distance augmente conformément à la convention en vigueur avec les CFF en raison de l'élargissement de l'espace Libero (intégration de BeoAbo dans la communauté tarifaire Libero) à partir de 2020.

Chiffre 6) Part de la Confédération au transport régional de voyageurs (TRV)

Depuis 2020, la Confédération prend en charge 54 % (contre 53 % jusqu'ici) des indemnités du trafic régional du canton de Berne. La Confédération finance sa part jusqu'à concurrence d'un plafond fixé pour chaque canton. Cette quote-part cantonale détermine le volume total des offres de trafic régional des voyageurs cofinancé par la Confédération pour chaque canton. La commande de toutes les offres commandées conjointement par la Confédération et le canton de Berne s'inscrit intégralement dans le cadre de cette quote-part cantonale garantie.

Chiffre 8) Indemnités pour l'infrastructure du trafic local

Les amortissements sont en hausse en raison des investissements réalisés dans le réseau de tram. Par rapport aux années précédentes, davantage de travaux d'entretien sont prévus pour 2020/2021. Il en résulte une augmentation des coûts non couverts.

Chiffre 10) Contribution au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

La contribution au FIF est calculée sur la base de l'offre de transport ferroviaire régional de personnes des années précédentes. La contribution au FIF pour 2020 est ainsi déterminée par l'offre 2018. Ces dernières années, tandis que plusieurs cantons ont procédé à d'importants aménagements de leurs prestations de transports publics, l'offre bernoise n'a connu qu'une légère progression. En conséquence, la part de l'offre du canton de Berne rapportée à l'offre de transport régional ferroviaire de voyageurs de l'ensemble de la Suisse a diminué, de même que la quote-part contributive du canton de Berne rapportée à l'ensemble des contributions des cantons au FIF. A l'instar de la quote-part de la Confédération, les contributions des cantons allouées au FIF sont réindexées depuis 2019. Ce réajustement a pour conséquence une augmentation de la contribution au FIF. Il est toutefois probable qu'à la suite de la crise liée au coronavirus, les contributions des cantons au FIF diminuent en raison d'une baisse du produit intérieur brut 2020/2021.

Chiffres 11) et 12) Dépenses d'investissement (à fonds perdu, remboursables à certaines conditions et remboursables)

Le canton alloue des subventions d'investissement à des mesures inscrites dans des projets d'agglomération, aux infrastructures du transport local et à des mesures de mise en œuvre de la LHand dans le domaine du transport local et du matériel roulant. Ces subventions sont généralement versées via le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics du canton. Plusieurs grands projets actuellement en cours de réalisation (notamment le désenchevêtrement de Wylerfeld, Avenir de la gare de Berne [nouvelle gare souterraine du RBS et accès Bubenbergr], réfection et modernisation du chemin de fer à adhérence de la ligne Grütschalp – Mürren) ont entraîné une augmentation des dépenses d'investissement.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Le canton subventionne en outre des projets de transports publics nationaux et régionaux que la Confédération ne finance pas au moyen du FIF. Il s'agit en particulier de subventions pour des plateformes de correspondance entre moyens de transports publics, pour l'accès au chemin de fer (p. ex. routes et voies de desserte) et pour des infrastructures routières (p. ex. installations de signalisation lumineuse) mises en place exclusivement pour les transports publics. A titre exceptionnel, le canton peut également accorder des subventions aux entreprises de transport ferroviaire ou de navigation à caractère touristique dans la mesure où celles-ci revêtent une importance majeure pour la région.

Chiffre 15) Indemnités extraordinaires COVID-19 (estimation : septembre 2020)

La pandémie de coronavirus a eu de lourdes répercussions sur les transports publics. Le confinement a entraîné une brusque chute de la demande, alors que les entreprises de transport devaient maintenir une offre de base. Suite à la perte de recettes du trafic, de nombreuses entreprises de transport boucleront l'exercice 2020 sur un résultat négatif. Les pertes qui ne pourront pas être absorbées par les réserves seront probablement compensées par un versement complémentaire d'indemnités de la part des commanditaires, ce afin que les entreprises de transports publics ne se retrouvent pas dans une situation financière trop critique et puissent maintenir l'exploitation.

Selon le plan financier actuel (niveau 2), le canton de Berne prévoit des indemnités supplémentaires de l'ordre de 69 millions de francs bruts (46 millions nets) en 2020. En 2021, les recettes du trafic seront vraisemblablement encore inférieures au niveau d'avant la pandémie de coronavirus. Des versements complémentaires d'indemnités sont donc aussi à prévoir pour 2021. Un montant de 38 millions de francs bruts (25 millions nets) est inscrit dans le plan financier. A l'horizon 2022, la pandémie de coronavirus devrait, espérons-le, être terminée et ne plus avoir de grandes répercussions.

5 Qualité des transports publics

Comme tout service public, les prestations de transports publics doivent répondre aux besoins de la clientèle. La qualité est surveillée à l'aide des trois instruments suivants :

- Système de mesure de la qualité des transports publics (QMS TRV/QMS TL)
 - Evaluation continue de critères de qualité déterminants effectuée par des clients tests
 - Mesure de la ponctualité par comparaison entre l'horaire publié et les heures effectives de départ et d'arrivée

Le QMS TRV est mis en œuvre par l'OFT dans toute la Suisse depuis 2018. Dans le canton de Berne, ce système est également appliqué au trafic local (QMS TL) depuis janvier 2020.

- Enquête sur la satisfaction de la clientèle
Enquête de satisfaction réalisée auprès des passagers sur les différentes lignes. Cette enquête cantonale est menée tous les quatre ans sur la base d'un modèle d'enquête standardisé. Les résultats permettent une comparaison entre les différentes entreprises de transport, mais aussi avec d'autres cantons ou d'autres régions. Dans le canton de Berne, cette enquête a été menée en 2014 et en 2018.
- Sondage auprès de la population
Sondage téléphonique (par échantillonnage) auprès de l'ensemble de la population visant à évaluer la satisfaction de cette dernière à l'égard des transports publics ainsi que sa motivation à les utiliser ou à ne pas les utiliser. Ce sondage est réalisé tous les quatre ans depuis 2003, en alternance avec l'enquête sur la satisfaction de la clientèle.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

5.1 Système de mesure de la qualité QMS TRV et QMS TL

Depuis 2018, des données sont collectées par des clients tests dans le cadre du système de mesure de la qualité dans le transport régional de voyageurs (QMS TRV). Les valeurs moyennes annuelles à atteindre doivent au minimum se situer dans une zone de tolérance entre un standard minimal et une valeur d'acceptation. Lorsque le standard minimal n'est pas atteint, l'entreprise de transport doit s'efforcer d'obtenir les améliorations requises en prenant des mesures ad hoc.

Les résultats des deux premières années montrent que les prestations des entreprises de transport bernoises satisfont largement aux exigences de qualité et aux valeurs définies.

Les données relatives à la ponctualité n'ont pas encore pu être collectées de manière systématique dans toutes les entreprises de transport. Dans un premier temps, elles sont donc exploitées de manière ponctuelle dans le cadre de la planification de l'offre et à des fins d'optimisation des horaires. L'évaluation de la ponctualité des entreprises de transport à proprement parler n'est donc pas encore d'actualité.

Pour ce qui est du système de mesure de la qualité dans le transport local, on ne dispose pour l'instant d'aucun résultat puisque les sondages n'ont démarré qu'au début de 2020.

5.2 Enquête sur la satisfaction de la clientèle

Menée pour la deuxième fois en 2018, l'enquête sur la satisfaction de la clientèle montre que les transports publics sont globalement perçus de manière positive par les passagers. Ils ont obtenu 77 points (contre 76 en 2014) sur une échelle de 100. En comparaison avec des enquêtes similaires menées dans d'autres cantons, ce résultat est jugé très bon.

Les passagers sont très satisfaits de la manière de conduire des conducteurs de trains et de bus. Ils évaluent aussi positivement l'amabilité et la serviabilité du personnel aux guichets et dans les véhicules. Les possibilités de s'informer sur l'horaire via les appareils mobiles ont été jugées excellentes. De bonnes notes sont également attribuées concernant l'offre, la qualité du réseau et la fiabilité. C'est là le fruit des constantes améliorations apportées à l'horaire. Le taux de satisfaction le plus bas concerne les procédures de dépôt de plainte et les réponses aux réclamations. Les clients estiment en outre que les possibilités de places assises aux arrêts pourraient être améliorées. Ils se montrent également critiques à l'égard du rapport prix-prestations des titres de transport.

5.3 Sondage auprès de la population

En mars 2020, pour la septième fois depuis 2003, le canton de Berne a sondé la satisfaction de la population à l'égard des transports publics. Celle-ci reste élevée (voir Illustration 20) : 47,3 % des personnes interrogées se déclarent très satisfaites et 45,9 % plutôt satisfaites. Parmi les participants, 93,2 % (2016 : 93,4 %) indiquent que les trains, les trams et les bus répondent à leurs besoins. Seuls 5,6 % se disent plutôt insatisfaits et 0,9 % très insatisfaits.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

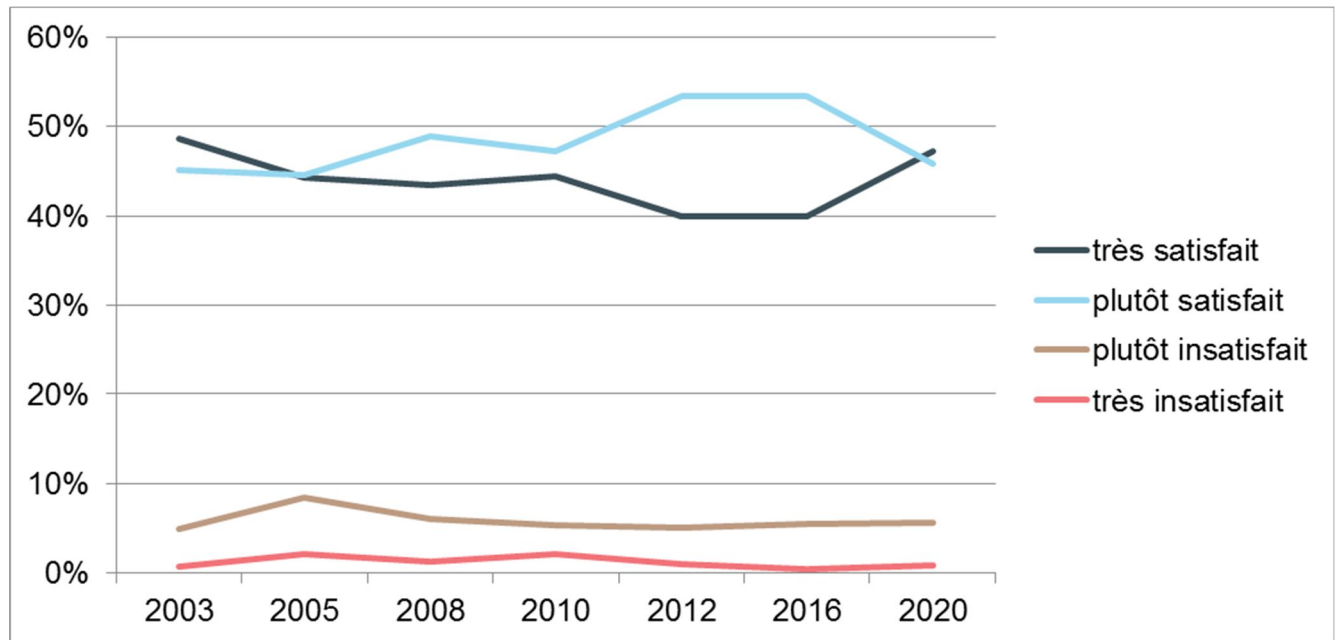


Illustration 20 : Satisfaction à l'égard des transports publics
(Source : Sondage auprès de la population 2020)

Le recul de la part de la population n'utilisant pas du tout les transports publics mis en évidence par le sondage de 2016 se confirme (voir Illustration 21) : il s'agit d'à peine un quart de la population, soit dix points de pourcentage de moins que lors des sondages de 2003 et de 2008. Cette part de la population explique ne pas utiliser le train, le bus ou le tram entre autres en raison de la souplesse et de l'indépendance qu'offrent les moyens de transport individuels.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

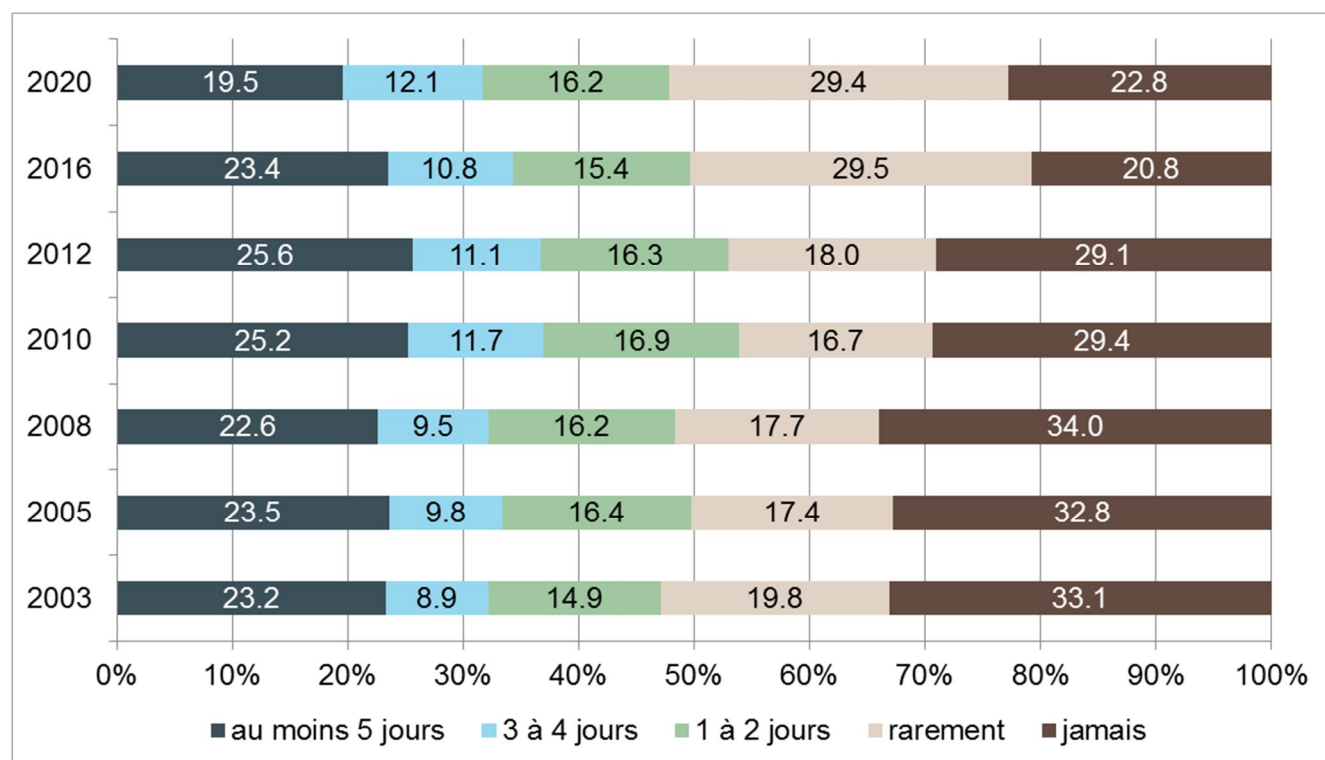


Illustration 21 : Fréquence d'utilisation des transports publics
(Source : Sondage auprès de la population 2020)

Dans le cadre d'une évaluation reprenant la notation scolaire, les transports publics du canton de Berne dans leur ensemble ont obtenu la note de 4,93 (voir Illustration 22), en très légère amélioration par rapport au dernier sondage de 2016 (4,90). Ce progrès est notamment dû aux services électroniques (consultation des horaires et achat de titres de transport en ligne et par appareils mobiles). La note relative à la ponctualité a baissé. Le sondage actuel confirme la note de 2016 pour ce qui est de l'offre de places. Les acquisitions de matériel roulant des dernières années ont manifestement contribué à améliorer le confort des passagers.

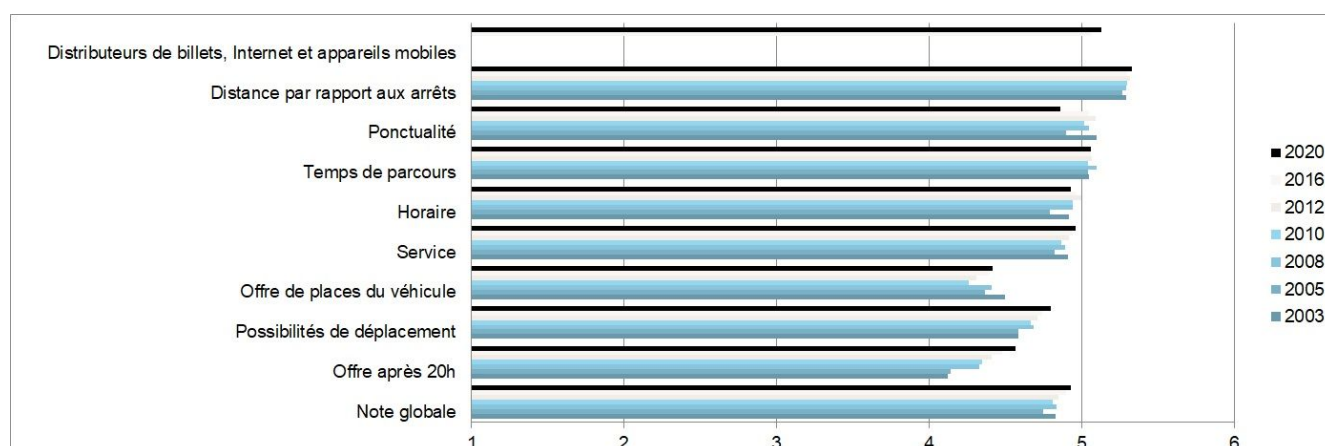


Illustration 22 : Evaluation de l'offre de transports publics
(Source : Sondage auprès de la population 2020)

L'évolution des transports publics est majoritairement perçue de manière positive par la population (voir Illustration 23). Les personnes interrogées ont cité davantage d'améliorations que d'éléments jugés moins bons. La perception d'un progrès est particulièrement marquée pour ce qui est des horaires et de l'offre. La ponctualité et l'évolution des prix sont jugés moins bons.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

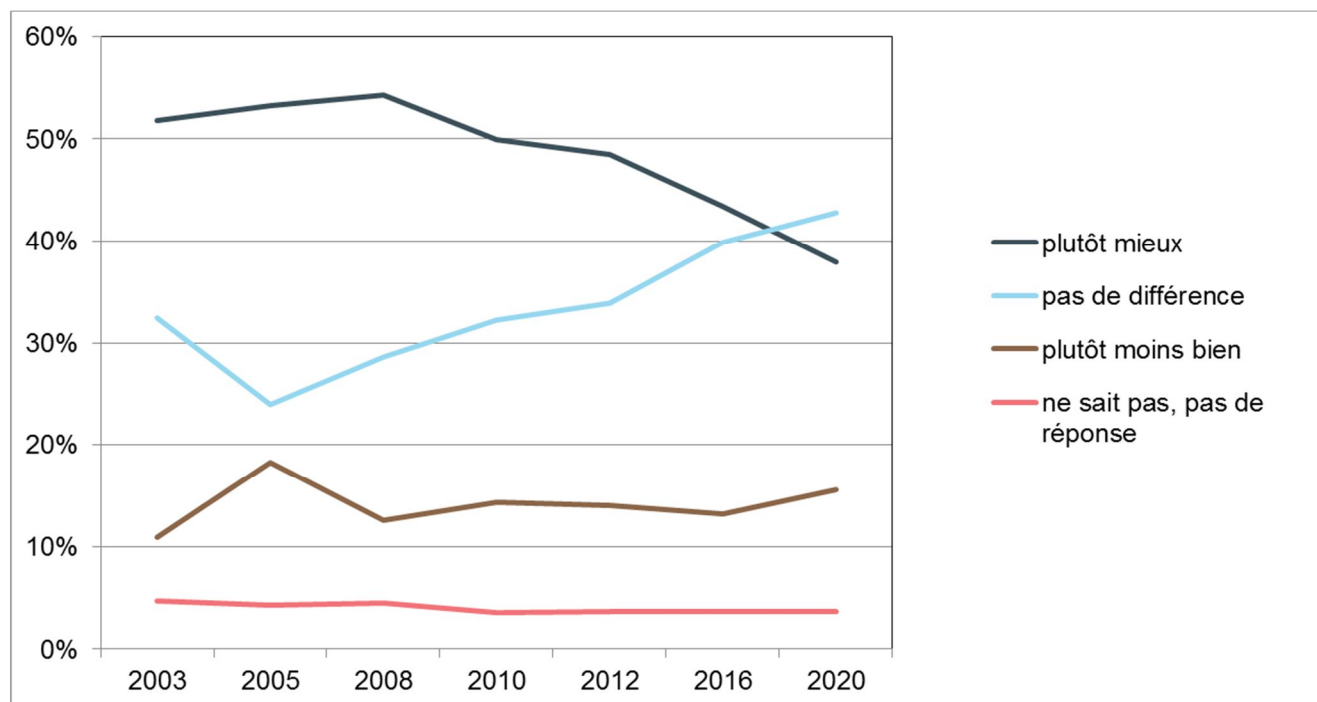


Illustration 23 : Evaluation des changements survenus dans les transports publics
(Source : Sondage auprès de la population 2020)

6 Evolution des tarifs et des communautés tarifaires

6.1 Organisation des entreprises de transport en matière de tarifs

Depuis début 2020, l'Alliance SwissPass est responsable des conditions générales régissant le Service direct national, d'une part, et les communautés tarifaires régionales, d'autre part. Cette nouvelle organisation vise à rapprocher ces deux mondes tarifaires et à simplifier la tarification. En sa qualité d'organisation de branche des transports publics, l'Alliance SwissPass s'engage à l'échelle de la Suisse pour des dispositions tarifaires harmonisées, compréhensibles et économiques, pour des solutions de distribution modernes et attrayantes ainsi que pour des offres et des systèmes d'information axés sur la clientèle.

Après une longue période de préparation, le système centralisé de vente et de décompte des entreprises de transports publics est en fonction. A l'avenir, les principaux systèmes de distribution des entreprises de transport seront rattachés à cette plateforme centrale. Il en résultera des gains tant en termes d'efficacité que de qualité. Les données relatives aux clients seront gérées de manière centralisée et pourront être utilisées aussi bien pour les offres nationales, telles que l'abonnement général ou le demi-tarif, que pour les communautés tarifaires régionales.

Ces efforts d'harmonisation à l'échelle nationale ont pour effet une perte d'autonomie – voulue – des communautés tarifaires régionales et, indirectement, des cantons engagés au sein de ces dernières. Les cantons assument toutefois les conséquences financières de la procédure de commande. En raison de la grande dépendance de la communauté tarifaire Libero vis-à-vis des recettes de transport, l'évolution est suivie de près. A noter que les intérêts des cantons sont mieux pris en compte du fait de la coopération entre les cantons, d'une part, et entre la Confédération et les cantons, d'autre part.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

6.2 Communauté tarifaire Libero

Le secteur de BeoAbo, l'ancienne communauté tarifaire de l'Oberland bernois, a été intégré dans la communauté tarifaire Libero lors du changement d'horaire de décembre 2019. L'extension de Libero a gommé les frontières tarifaires pour les transports publics entre l'Oberland bernois et le reste du canton. L'utilisation des transports publics est devenue plus simple avec la tarification par zone, celle-ci permettant de recourir de manière flexible aux différents moyens de transport et entreprises de transport, en particulier entre Thoune et Berne ainsi qu'entre Thoune et Interlaken.

Pour les trajets effectués dans le périmètre de Libero jusqu'à Interlaken, seuls les billets et abonnements de la communauté tarifaire sont valables. Dans les vallées au départ de Spiez et d'Interlaken, les abonnements Libero sont valables mais pas les billets individuels. En guise de solution transitoire, les prix des abonnements de BeoAbo sont temporairement plus bas. L'objectif à long terme est d'avoir un prix uniforme sur l'ensemble de la zone communautaire.

Avec un chiffre d'affaires de 220 millions de francs, Libero représente la deuxième communauté tarifaire de Suisse. La croissance de son chiffre d'affaires a toutefois ralenti ces dernières années, période durant laquelle les objectifs en la matière définis avant l'élargissement de la communauté ont été manqués de peu.

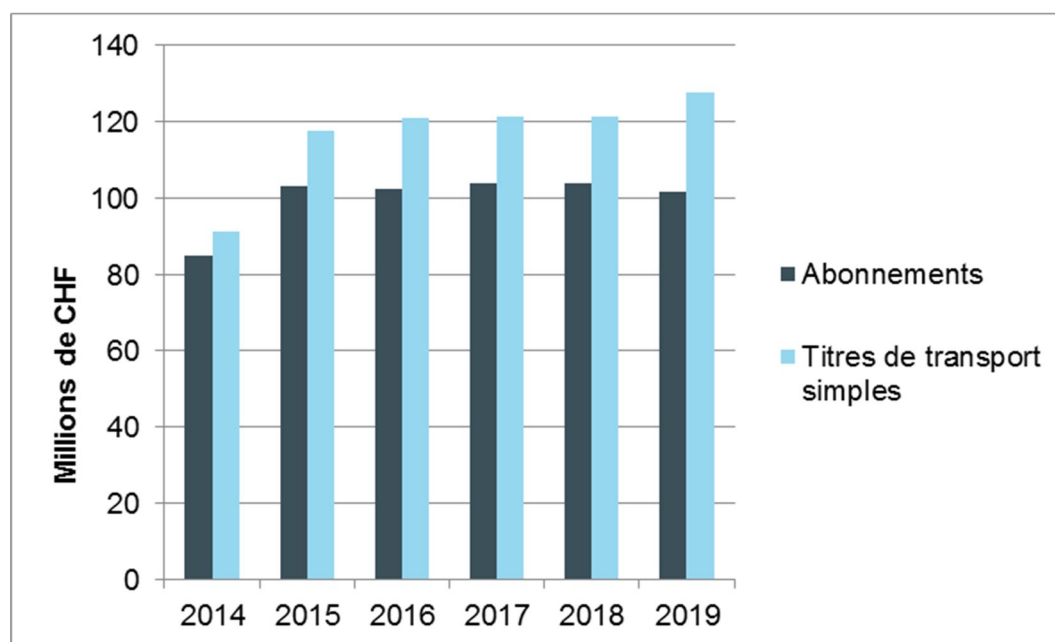


Illustration 24 : Evolution des recettes de la communauté tarifaire Libero. A partir de 2015, intégration de la communauté tarifaire de l'ancien ABO zigzag.

La part des abonnements dans le chiffre d'affaires de Libero diminue au profit des billets simples. Parmi les titres de transport simples, la carte journalière gagne du terrain.

6.3 « BeoAbo » : communauté tarifaire de l'Oberland bernois

Au cours des années précédant son intégration à Libero, BeoAbo a vu son chiffre d'affaires reculer. Une baisse des ventes a été en particulier observée chez les jeunes. En raison des longs trajets dans l'Oberland bernois, l'abonnement général constitue en effet une alternative attrayante. De plus, à la différence de Libero, la réorientation opérée entre les abonnements et les titres de transport simples ne s'est pas effectuée au sein du même réseau, puisque la communauté tarifaire de l'Oberland bernois proposait exclusivement des abonnements. Le chiffre d'affaires correspondant s'est ainsi reporté soit sur celui du Service direct national soit sur le chiffre d'affaires dégagé par les titres de transport simples des différentes entreprises de transport de la communauté.

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

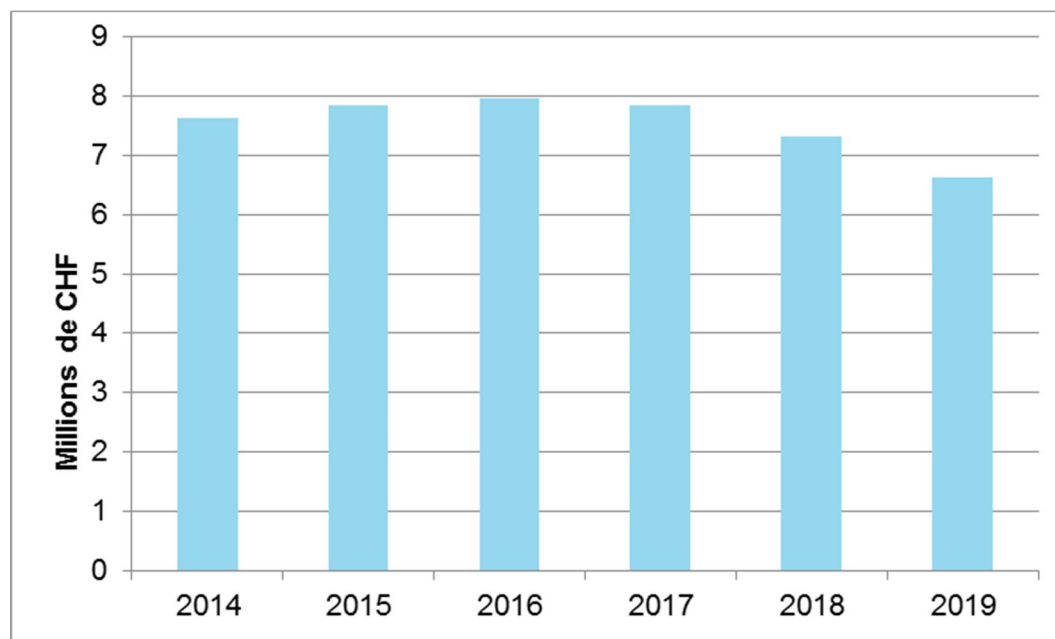


Illustration 25 : Evolution du chiffre d'affaires de BeoAbo

6.4 Mesures tarifaires

L'évolution des tarifs est conforme aux principes d'élaboration des tarifs. Les communautés tarifaires sont tenues de suivre l'évolution des tarifs nationaux.

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. Depuis 2018, la Confédération ne participe plus à l'indemnisation de ces pertes dans la mesure où les réductions tarifaires en question s'appliquent exclusivement aux habitants de la commune de Lauterbrunnen. Le financement est entièrement assuré par le canton.

6.5 Systèmes de vente de billets

La généralisation des smartphones a entraîné un important déplacement des ventes de titres de transport simples vers ce nouveau canal de distribution. Il faut dire que le téléphone mobile est toujours à portée de main, son utilisation est simple et les possibilités de paiement sont conviviales. Le smartphone permet en outre la mise en œuvre de modèles tarifaires incluant l'offre de billets au meilleur prix. La collaboration entre prestataires souhaitée par les commanditaires est désormais une réalité. Des réductions sensibles des coûts sont possibles dans les différents canaux de distribution à condition de renoncer aux systèmes existants. Les premières possibilités de réduction découlent de la diminution du nombre de distributeurs de billets là où il y en a plusieurs.

6.6 Billets dégriffés : position du canton de Berne

Des billets dégriffés sont proposés depuis 2009 dans le cadre du Service direct national. Cette formule permet d'aiguiller les utilisateurs sur des trains moins fréquentés et d'attirer une nouvelle clientèle. A la suite de bénéfices élevés au sein de l'unité d'affaires Grandes lignes des CFF ces dernières années, le surveillant des prix a exhorté les CFF à restituer ces bénéfices à la clientèle au moyen de billets dégriffés à prix réduit, ce qui a eu pour effet le développement considérable de l'offre de billets dégriffés. Ce faisant, l'intention initiale d'orienter les voyageurs vers les trains moins fréquentés est passée à la trappe. Les billets dégriffés sont encore absents des différentes communautés tarifaires, en particulier

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

parce que les entreprises de transport du trafic local et régional indemnisé s'attendent à des pertes de recettes. Les billets dégriffés peuvent contribuer à améliorer la perception du prix des transports publics, avec toutefois pour conséquence que les prix ordinaires sont de plus en plus perçus comme exorbitants. L'impression que les transports publics sont chers ressort également de l'édition 2020 du sondage auprès de la population (voir chapitre 5.3). Le canton de Berne est ouvert aux billets dégriffés, pour autant qu'ils produisent les effets escomptés (orientation de la demande et génération de courses supplémentaires et donc de recettes) et qu'ils n'entraînent pas des pertes de recettes dans le trafic régional et local indemnisé.

Sources

OTP : Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2020 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr (Rapport sur le sondage auprès de la population 2020 relatif à la satisfaction à l'égard des transports publics, en allemand uniquement, avec résumé en français), Neff-Pidoux / Link Institut, Mai 2020

OTP : Ergebnis der Kundenzufriedenheitsumfrage 2018 (Résultats de l'enquête auprès de la clientèle 2018, en allemand uniquement), Link Institut, Décembre 2018

OTP : 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht (2^e extension du S-Bahn Berne, rapport de planification, en allemand uniquement), 11 décembre 2013

OTP : 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 2 (2^e extension du S-Bahn Berne, rapport d'avancement n° 2, en allemand uniquement), 4 mars 2020

Liste des abréviations

ASm	Aare Seeland mobil AG
BeoAbo	Communauté tarifaire de l'Oberland bernois
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS SA
BOB	Berner Oberland-Bahnen
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
CCI	Crédit-cadre d'investissement
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CJ	Chemins de fer du Jura
CO	Convention sur l'offre
CP	Convention de prestations
CR	Conférence régionale
CR BM	Conférence régionale de Berne-Mittelland
CRT	Conférence régionale des transports
DTT	Direction des travaux publics et des transports (à partir de 2020)
EO	Examen d'opportunité
ET	Entreprise de transport
FAIF	Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur
l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
IC	Train Intercity
IR	Train InterRegio
LC	Loi cantonale sur les constructions (RSB 721.0)
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer (RS 742.101)
LCTP	Loi cantonale sur les transports publics (RSB 762.4)
LHand	Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (RS 151.3)
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NOVA	Plateforme informatique pour les transports publics
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OOT	Ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (RSB 762.412)
OPCTR	Ordonnance 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
PDE	Pôle de développement économique
P+R	Park + Ride
QMS	Système de mesure de la qualité des transports publics
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RE	Train RegioExpress
TCC	Taux de couverture des coûts
TIM	Trafic individuel motorisé
TL	Trafic local
TP	Transports publics
TRV	Trafic régional des voyageurs
TTE	Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne (jusqu'en 2019)
ZB	Zentralbahn
ZBB	Projet « Avenir de la gare de Berne » (Zukunft Bahnhof Bern)