



RAPPORT SUR LES TRANSPORTS PUBLICS 2027-2030



Publication Office des transports publics et de la coordination des transports

Novembre 2025

Table des matières

1	Introduction	4
2	Processus de planification, de pilotage et de financement.....	5
2.1	Processus d'aménagement	5
2.1.1	Compétences en matière de planification de l'offre et de l'infrastructure	5
2.1.2	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES Rail)	6
2.1.3	CRTU, programmes et projets d'agglomération	6
2.2	Financement de l'infrastructure	7
2.2.1	Compétences en matière de financement de l'infrastructure	7
2.2.2	Subventions d'investissement cantonales aux transports publics	8
2.3	Financement de l'offre	9
2.3.1	Compétences en matière de financement de l'offre	9
2.3.2	Commande d'offre pour le trafic local et régional	9
2.4	Transport de marchandises	11
3	Évolution des transports publics et de la mobilité au cours des dernières années.....	13
3.1	Évolution de la mobilité	13
3.2	Qualité de la desserte des transports publics	14
3.3	Évolution du trafic longue distance	15
3.4	Évolution des transports publics dans le canton de Berne	17
3.4.1	RER bernois	18
3.4.2	CRT Bienne-Seeland-Jura bernois	19
3.4.3	CRT Haute-Argovie	21
3.4.4	CR Emmental	22
3.4.5	CR Berne-Mittelland	22
3.4.6	CRT Oberland-Ouest	25
3.4.7	CR Oberland-Est	26
3.4.8	Moonliner	27
3.5	Évolution des coûts et des recettes des offres de prestations pour les transports publics commandées par le canton	28
3.6	Évolution du taux de couverture des coûts dans le transport de voyageurs	30
3.7	Qualité des transports publics	31
3.8	Évolution de l'infrastructure des transports publics	34
3.9	Évolution de la communauté tarifaire Libero	38
3.9.1	Communauté tarifaire Libero	38
3.9.2	Évolution des prix de la communauté tarifaire Libero	38
4	Principes et objectifs de la planification cantonale des transports publics	41
4.1	Bases et objectifs de la politique des transports du canton	41
4.2	Principes et définition de l'offre de transports publics	43
4.3	Évolution de l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics	45
4.3.1	Nouvelle répartition des niveaux d'offre	45
4.3.2	Adaptation de l'article 5a, courses matinales	46
4.3.3	Adaptation des articles 10 et 11, catégories de véhicules	46
4.4	Principes d'élaboration des tarifs	47
4.5	Principes en matière d'investissement	48
4.5.1	Maintien, renouvellement et extension des infrastructures	48
4.5.2	Amélioration de l'accès aux transports publics pour les personnes en situation de handicap	48
5	Évolution à long terme des transports publics dans le canton de Berne	50
5.1	Trafic international	50
5.2	Trafic longue distance	51
5.3	RER Berne et trafic régional	54
5.4	Évolution de l'infrastructure ferroviaire	57
5.5	Évolution de l'infrastructure pour la desserte urbaine de Berne	58

6	Évolution des transports publics entre 2027 et 2030	60
6.1	CRT Bienne–Seeland–Jura bernois	60
6.1.1	Lignes ferroviaires	60
6.1.2	Lignes de bus	61
6.1.3	Desserte fine de l'agglomération de Bienne	62
6.2	CRT Haute-Argovie	62
6.2.1	Lignes ferroviaires	62
6.2.2	Lignes de bus	62
6.2.3	Desserte fine de l'agglomération de Langenthal	63
6.3	CR Emmental	63
6.3.1	Lignes ferroviaires	63
6.3.2	Lignes de bus	63
6.4	CR Berne-Mittelland	63
6.4.1	Lignes ferroviaires	63
6.4.2	Lignes de bus	64
6.4.3	Desserte fine dans l'agglomération de Berne	65
6.5	CRT Oberland-Ouest	66
6.5.1	Lignes ferroviaires	66
6.5.2	Lignes de bus	66
6.5.3	Desserte fine de l'agglomération de Thoune	66
6.6	CR Oberland-Est	67
6.6.1	Lignes ferroviaires	67
6.6.2	Lignes de bus	68
6.6.3	Desserte fine de l'agglomération d'Interlaken	68
6.7	Évolution de l'offre nocturne	68
6.8	Offres à la demande dans le canton de Berne	69
6.9	Exploitations pilotes	70
6.10	Justification des aménagements selon les niveaux d'offre actuels	71
6.11	Passage à la motorisation climatiquement neutre pour les transports par bus	72
6.12	Tarifs et systèmes de distribution	73
6.13	Interfaces de transport	74
7	Listes	75
7.1	Liste des abréviations	75
7.2	Sources	77

1 Introduction

En vertu de l'article 13 de la loi cantonale sur les transports publics (LCTP), le Conseil-exécutif soumet périodiquement au Grand Conseil un rapport sur l'évolution de l'offre et de la demande de transports publics à moyen terme ainsi qu'un rapport sur la planification des investissements.

Sur la base de ces documents, le Grand Conseil arrête, conformément à l'article 14 LCTP, l'offre de transports publics (arrêt sur l'offre) et le crédit-cadre pour le financement des investissements dans le domaine des transports publics (subventions d'investissement TP).

Le présent rapport offre une vue d'ensemble de l'évolution des transports publics ces dernières années et définit l'évolution visée à moyen et long termes dans le canton de Berne. Les chapitres 3, 5 et 6 du présent document constituent le rapport au sens de l'article 13 LCTP : ils présentent la mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre 2022-2025 ainsi que des prévisions concernant le contenu de l'arrêté sur l'offre 2027-2030. Le rapport présente en outre le contexte, les conditions-cadres et les objectifs relatifs à l'évolution des transports publics.

Le présent rapport se fonde essentiellement sur les six schémas d'offre régionaux établis par les conférences régionales (CR) et les conférences régionales des transports (CRT). Les schémas d'offres régionaux 2027-2030 ont été transmis fin février 2025 à l'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP), lequel évalue et priorise les demandes des CR/CRT et établit le schéma d'offre cantonal en tenant compte des planifications cantonales nationales et supérieures ainsi que des conditions-cadres financières. Quant à la planification des investissements, elle est principalement basée sur les planifications correspondantes des entreprises de transport.

Le document actuel ne tient pas compte des mesures d'économies dans le cadre de l'indemnisation des transports publics, évoquées par la Confédération (crédit d'engagement TRV 2026-2028). Le canton de Berne soutient la position de la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) et de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), et s'oppose sans équivoque à ces mesures d'économie. Les décisions au niveau fédéral seront prises au cours de la session d'hiver 2025. Si ces mesures devaient malgré tout être décidées, cela pourrait se traduire par une augmentation des tarifs, l'abandon d'extensions de l'offre, voire la suppression de certaines offres.

Le Grand Conseil devrait normalement rendre l'arrêté sur l'offre 2027-2030 en mars 2026, pour une application en décembre de la même année.

2 Processus de planification, de pilotage et de financement

Les transports publics helvétiques se caractérisent par une collaboration étroite entre les autorités et les entreprises prestataires. La qualité du système de transport, dans le canton de Berne comme dans le reste du pays, appelle des processus de planification coordonnés et des instruments de financement fiables.

Les différents chapitres de cette partie présentent les compétences en matière de planification, de réalisation et de financement, ainsi que les instruments de planification à la base du développement des transports publics.

Les compétences en matière de planification et de financement des transports publics sont régies par le droit fédéral (loi fédérale sur les chemins de fer [LCdF] et loi fédérale sur le transport de voyageurs [LTV]). La LCTP précise quant à elle les compétences du canton et des régions.

2.1 Processus d'aménagement

2.1.1 Compétences en matière de planification de l'offre et de l'infrastructure

La Confédération est chargée de planifier le développement du réseau ferroviaire en se fondant sur les besoins du trafic longue distance, régional et de marchandises. L'Office fédéral des transports (OFT) établit un schéma d'offre nationale à partir des propositions en matière d'offre formulées par les CFF s'agissant du trafic longue distance, par les cantons s'agissant du trafic régional, et par le secteur des marchandises s'agissant du transport de marchandises. Les cantons sont organisés ici au sein des régions intercantionales de la CTP¹ (voir Illustration 1).

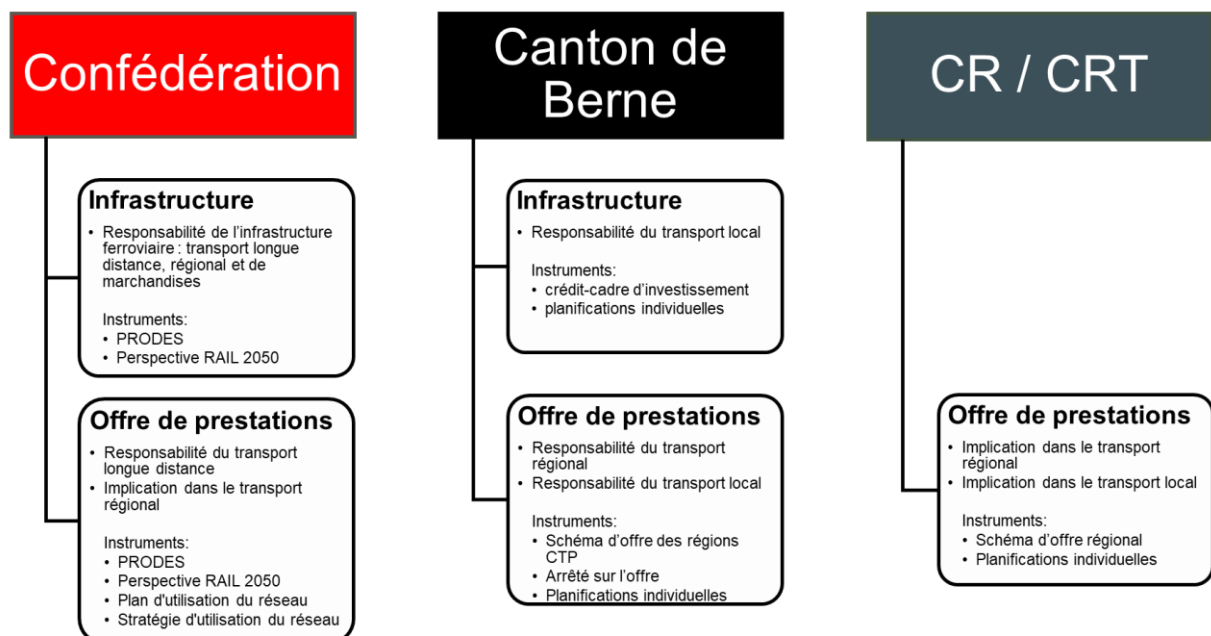


Illustration 1 : Compétences en matière de planification des transports publics.

Instrument fédéral de planification du développement de l'infrastructure ferroviaire, le programme de développement stratégique (PRODES Rail) est défini périodiquement par la Confédération et comporte différentes étapes d'aménagement (EA). L'OFT regroupe les schémas d'offre nationaux et régionaux dans

¹ Bien qu'ils portent le même nom, les schémas d'offre régionaux des régions de planification CTP se distinguent, tant du point de vue du contenu que des zones géographiques concernées, des éponymes schémas d'offres régionaux des CR/CRT.

une planification globale actualisée périodiquement. Les EA sont approuvées tous les quatre à huit ans par le Parlement fédéral.

Outre les transports ferroviaires régionaux, le canton de Berne définit l'offre de transports publics régionale par la route ainsi que l'offre et le développement de l'infrastructure de transports publics au niveau local. Concernant ce dernier, le canton est par ailleurs compétent pour le développement de l'infrastructure. Les instruments les plus importants dont il dispose à cet égard sont le présent rapport ainsi que les arrêtés sur l'offre et les crédits-cadres d'investissement adoptés par le Grand Conseil.

Les conférences régionales (CR) et les conférences régionales des transports (CRT), assument notamment, selon la LCTP, les tâches suivantes :

- élaboration de schémas d'offre régionaux servant de base à la planification de l'offre cantonale à moyen terme ;
- participation à la planification des investissements du canton ;
- préparation et suivi des communautés tarifaires ;
- préparation des offres régionales supplémentaires ;
- coordination du trafic individuel et des transports publics dans la région.

Les planifications d'offre suprarégionales, les planifications d'importance cantonale (en particulier le RER bernois), ainsi que celles ayant un lien étroit avec les cantons voisins sont réalisées par le canton. Les CR et les CRT sont consultées pour tous les projets cantonaux relatifs à l'offre des transports publics de leur région.

2.1.2 Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES Rail)

Instrument fédéral de planification du développement de l'infrastructure ferroviaire, le programme de développement stratégique (PRODES Rail) est défini périodiquement par la Confédération et comporte différentes étapes d'aménagement (EA).

L'étape d'aménagement 2025 (EA 25) a été adoptée par le Parlement fédéral en juin 2013, et l'étape d'aménagement 2035 (EA 35) à la mi-2019. Dans le message adopté en 2023, le contenu de ces décisions a notamment fait l'objet d'adaptations. Les deux étapes d'aménagement précitées prévoient des extensions d'un montant total de 21,9 milliards de francs. Celles-ci sont énumérées et explicitées au chapitre 3.8.

Lors de l'élaboration du message 2026, des coûts élevés, non finançables, ont été constatés. L'EPF de Zurich a donc été chargée d'examiner les projets ferroviaires se situant à un stage encore précoce, conjointement avec le programme d'aménagement des routes nationales et d'autres grands projets à venir des projets d'agglomération. Cet examen a été baptisé « Transports '45 » ; les résultats sont disponibles depuis octobre 2025. Le Conseil fédéral prévoit d'ouvrir la consultation au sujet de la prochaine étape d'aménagement, le message 2027, au cours du premier semestre 2026.

2.1.3 CRTU, programmes et projets d'agglomération

La conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) est aussi un instrument de référence pour la planification du développement des transports publics dans le canton de Berne, qu'elle contribue à coordonner. Elle constitue l'instrument régional visant à coordonner la planification du développement des transports et de l'urbanisation. Pour l'essentiel, l'objectif de la CRTU est d'orienter le développement de l'urbanisation vers des secteurs où la desserte est déjà proposée ou semble possible dans le respect de l'environnement et à un coût avantageux. La CRTU est établie pour quatre ans par les CR/régions de planification dans les périmètres des CR, puis approuvée par le canton à titre de plan directeur régional.

En 2025, les sept régions soumettent, pour la quatrième fois déjà, une version actualisée de la CRTU au canton pour approbation.

Dans ce document, les régions font état de leurs besoins en matière d'amélioration de la qualité du raccordement aux transports publics en fonction du développement de l'urbanisation. Lesdits besoins concernent tant l'offre à proprement parler que les infrastructures de transport régionales et locales. À la différence des schémas d'offre régionaux, la CRTU vise exclusivement à améliorer l'offre de transports publics en fonction du développement de l'urbanisation.

En vertu de la loi cantonale sur les constructions, la CRTU contient le projet d'agglomération au sens du droit fédéral (article 98a, alinéa 2, LC), celui-ci constituant un document séparé élaboré parallèlement à la CRTU. Comme mentionné au chapitre 2.2.1, la Confédération subventionne, via ce projet d'agglomération, tant les infrastructures de transports publics urbains et de transport régional par la route que l'infrastructure d'électrification (c'est-à-dire l'adaptation de l'infrastructure aux bus électriques). Pour le canton et les agglomérations, il est donc extrêmement intéressant d'intégrer des mesures telles que la création de nouvelles lignes de tram dans un projet d'agglomération et de demander à la Confédération de les cofinancer.

Les exigences posées à un projet d'agglomération sont définies par la Confédération dans l'ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) et les directives correspondantes (DPTA). La participation de la Confédération aux mesures oscille, selon l'impact et l'évaluation coût-utilité du projet d'agglomération dans sa totalité, entre 30 % et 50 % des coûts d'investissement. Le projet d'agglomération concerné doit avoir été évalué positivement. Les projets d'agglomération ont été soumis pour la cinquième fois à la Confédération en 2025. Le 18 juin 2025, le canton de Berne a approuvé les six projets d'agglomération de 5^e génération (Berne, Bienne-Lyss, Thoune, Berthoud, Interlaken et Langenthal) et les a soumis à la Confédération pour vérification.

2.2 Financement de l'infrastructure

2.2.1 Compétences en matière de financement de l'infrastructure

Le financement de l'infrastructure ferroviaire (voir Illustration 2) incombe à la Confédération depuis 2016. Sont toutefois exclues les lignes servant à la desserte fine (transports locaux en particulier), de même que celles n'ayant pas de fonction de desserte (lignes touristiques).

L'infrastructure ferroviaire est financée via le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). L'infrastructure ferroviaire comprend toutes les constructions, installations et équipements qui sont utilisés par les entreprises ferroviaires. Ne relèvent pas de l'infrastructure les ateliers pour le gros entretien ou les esplanades devant les gares. Les entreprises de transport financent généralement les investissements d'exploitation tels que les véhicules, les distributeurs de billets ou les installations d'entretien en utilisant leurs propres liquidités ou par des emprunts soumis à intérêts. Ces intérêts, tout comme les amortissements, sont reconnus comme étant des coûts donnant droit à indemnités dans le cadre des commandes d'offre.

Le FIF est alimenté par différents moyens, notamment des contributions cantonales. La clé de calcul des participations cantonales au financement pondère à égalité les voyageurs-kilomètres et les trains-kilomètres commandés conjointement par la Confédération et les cantons pour le transport régional des voyageurs. Pour 2024, la contribution du canton de Berne s'est élevée à 93,6 millions de francs.

Depuis 2018, grâce au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la Confédération peut, moyennant l'existence d'un projet d'agglomération évalué positivement et incluant les mesures correspondantes, accorder des subventions supplémentaires dans les agglomérations pour les infrastructures des transports publics locaux, le transport régional par la route ou encore l'infrastructure d'électrification (c'est-à-dire l'adaptation de l'infrastructure aux bus électriques (voir chapitre 2.1.3)).

Le canton est compétent pour ce qui est de la garantie du financement des projets de transports publics pour les lignes de transport local ne faisant pas l'objet d'un cofinancement de la Confédération. Le canton alloue par ailleurs des subventions à 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 transport publics, pour l'accès aux gares (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.

À titre exceptionnel, le canton peut par ailleurs accorder des subventions aux entreprises à caractère touristique, de transport ferroviaire ou de navigation.

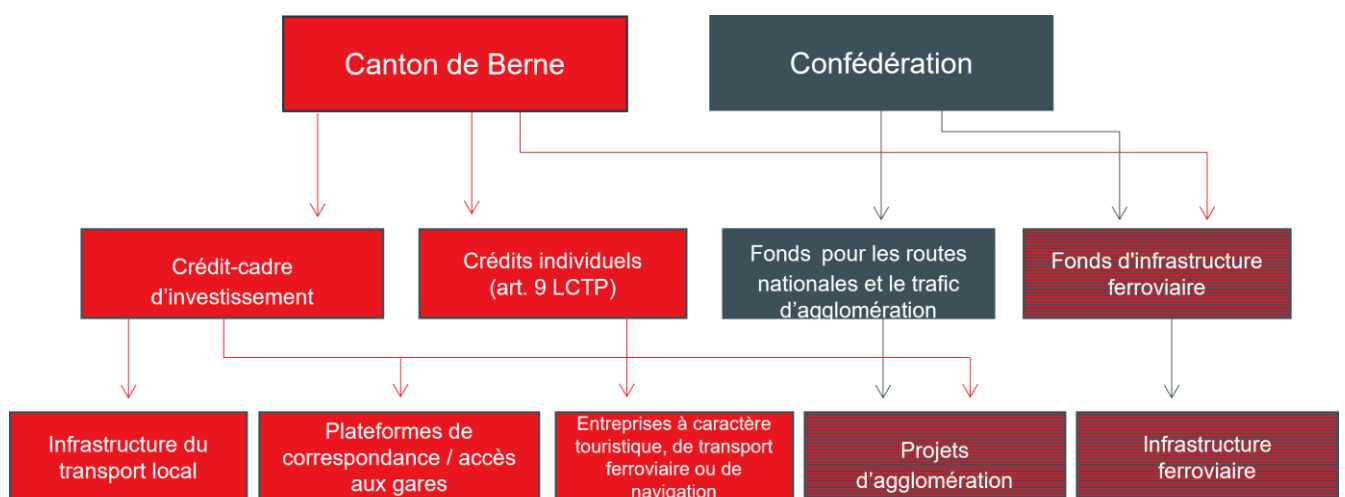


Illustration 2 : Financement de l'infrastructure de transports publics.

2.2.2 Subventions d'investissement cantonales aux transports publics

Le canton subventionne les infrastructures de transports locaux, des plateformes de correspondance, des projets pour l'accès aux gares, des projets d'agglomération ainsi que des entreprises à caractère touristique, de transport ferroviaire ou de navigation. L'infrastructure ferroviaire régionale étant financée par le FIF, le canton n'attribue plus que sporadiquement des subventions d'investissement aux infrastructures ferroviaires. Cela concerne notamment les funiculaires du trafic régional de voyageurs, qui bénéficient d'indemnités de la part de la Confédération et des cantons et dont les investissements ne sont financés qu'à hauteur de 50 % au moyen du FIF.

Les subventions d'investissement du canton en faveur du trafic local sont principalement versées pour les infrastructures de tram et de trolleybus des villes de Berne et de Bienne et pour les bâtiments nécessaires à l'exploitation (dépôts, ateliers).

Les subventions d'investissement cantonales à des projets de transports publics sont octroyées par l'intermédiaire du crédit-cadre pour les transports publics.

Subventions d'investissement dans le domaine du trafic touristique ferroviaire et nautique

En vertu de l'article 9 de la loi sur les transports publics (LCTP), le canton de Berne dispose d'une possibilité de soutien en faveur des chemins de fer et des compagnies de navigation touristiques.

Le cas échéant, les projets touristiques ne sont pas financés par le crédit-cadre ; ils sont soumis individuellement à l'organe compétent en matière de finances.

Remarque concernant le financement du matériel roulant

Depuis 2002, la Confédération ne verse plus de subventions d'investissement pour l'acquisition de matériel roulant. Les entreprises de transport doivent financer les nouveaux véhicules destinés au trafic régional et local du rail et de la route avec leurs propres liquidités ou des capitaux tiers soumis à intérêts. Ces intérêts sont reconnus comme étant des coûts donnant droit à des indemnités dans le cadre des commandes d'offre. Le canton de Berne a adapté sa pratique à celle de la Confédération et ne subventionne plus que quand des cas exceptionnels les acquisitions de matériel roulant. Commanditaire du transport donnant droit à indemnités, il a toutefois, dans des cas bien précis, un intérêt prépondérant à ce que les entreprises de transport puissent assurer le financement à des conditions intéressantes, étant donné que cela réduit le montant des indemnités.

2.3 Financement de l'offre**2.3.1 Compétences en matière de financement de l'offre**

En général, les coûts de l'exploitation des lignes de transports publics locaux et régionaux ne peuvent pas être couverts par les recettes (titres de transport). La commande et le financement de l'offre du trafic régional de voyageurs (TRV) sont une tâche commune de la Confédération et des cantons. La commande de l'offre incombe aux cantons. Les offres de transports locaux étant exclues des subventions fédérales, elles doivent être commandées par les cantons et/ou les communes/villes eux-mêmes. Le canton de Berne se charge de la commande de l'offre de transports locaux. Des commandes supplémentaires de tiers (communes/villes, entreprises, etc.) sont envisageables, tant pour le transport régional que local. Le canton verse en outre aux entreprises de transport des contributions pour les mesures tarifaires (p. ex. billets à prix réduits pour les personnes habitant les localités interdites aux voitures de Wengen et Mürren). S'agissant des lignes intercantionales, la commande et le financement s'effectuent conjointement avec les cantons voisins.

2.3.2 Commande d'offre pour le trafic local et régional

La commande d'offre pour les transports régionaux et locaux donnant droit à des indemnités se fonde en premier lieu sur le droit fédéral. Les dispositions générales relatives aux prestations de transport commandées figurant dans les articles 28 ss de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) sont déterminantes en la matière.

Les prestations de transport et les indemnités relatives au trafic régional et local des voyageurs sont fixées au préalable par les commanditaires et l'entreprise de transport dans une convention de prestations écrite basée sur les comptes prévisionnels (offres) de l'entreprise. Outre les prestations figurant dans les conventions d'offre commandées par le canton, les communes et des tiers peuvent commander d'autres offres, des améliorations d'offres ou des réductions de tarif. Chaque commanditaire supporte les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte prévisionnel.

La procédure de commande du transport local et régional est réalisée pour deux années d'horaire. La mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre 2027-2030 s'effectuera dans le cadre des deux périodes de commande 2027-2028 et 2029-2030.

Les possibilités suivantes existent pour la commande de l'offre de transports donnant droit à indemnités :

1) Procédure de commande (ordinaire)

Dans le cadre de cette procédure, les prestations de transport sont commandées à l'entreprise concessionnaire actuelle. Les entreprises de transport élaborent une offre pour les prestations à fournir. Les coûts qui ne sont pas couverts sont indemnisés par les commanditaires. Les conventions d'offre sont conclues à l'avance, pour deux années d'horaire.

2) Procédure de mise au concours

Dans le domaine du transport régional de voyageurs, par la route comme par le rail, le renouvellement d'une concession peut faire l'objet d'une mise au concours. À cette fin, les commanditaires doivent établir une planification de leurs mises au concours. Une nouvelle offre de prestations dans le transport par bus ne fait pas l'objet d'une mise au concours lorsqu'elle est par exemple considérée comme partie intégrante d'un réseau régional préexistant ou que l'indemnisation est inférieure à un montant déterminé. De même, l'offre n'est pas mise au concours lorsqu'une convention d'objectifs a été conclue et que l'entreprise atteint ces derniers.

Conventions d'objectifs

Dans le but de renforcer le caractère contraignant de la planification à moyen terme, la révision de la LTV du 1^{er} janvier 2025 a introduit l'obligation de conclure des conventions d'objectifs dans le domaine du transport régional de voyageurs à compter de 2027. Dans le canton de Berne, les conventions d'objectifs sont en principe conclues pour une durée de quatre ans, ce qui correspond à la durée de validité de l'arrêté sur l'offre. Elles peuvent contenir des objectifs de prestations en termes de qualité et de coût de l'offre de prestations, mais également d'autres mesures. Les objectifs de prestations doivent impérativement être conformes à l'arrêté sur l'offre.

Les mesures à prendre sont définies individuellement pour chaque entreprise de transport, au moyen d'une évaluation s'appuyant notamment sur le nouvel instrument national de benchmarking du TRV (BMCH). Selon le résultat de cette évaluation, plusieurs types de conventions d'objectifs (S, M ou L) sont proposés, en fonction du degré de force obligatoire souhaité : la convention d'objectifs de type S est une sorte de contrat de collaboration, tandis que celle de type L prévoit des taux de coûts fixes.

Les conventions d'objectifs peuvent avoir une incidence sur le déroulement et le coût de la procédure de commande. Ainsi, dans le cadre d'une telle procédure, les contenus de ces conventions doivent déjà être fixés au moment de l'établissement de l'offre.

Examen des offres/comparaison

L'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (OOT) définit des valeurs de référence concernant le taux de couverture des coûts (TCC) et la demande escomptée. La satisfaction des exigences minimales et l'atteinte des objectifs requis sont des critères majeurs pour la commande de transports publics. L'examen des offres consiste à évaluer les offres soumises de manière critique en se basant sur les offres précédentes et sur les comptes actuels.

Qualité

En tant que service public, les transports publics doivent satisfaire à des exigences de qualité et répondre aux besoins des clients. Un système de mesure de la qualité contrôle de manière systématique les prestations du transport régional dans toute la Suisse depuis 2016. Depuis 2020, les prestations de transport local font également l'objet d'un contrôle.

De plus, en sa qualité de commanditaire, le canton est également intéressé par les expériences des clients des transports publics et les besoins de la population. Une enquête sur la satisfaction de la clientèle et un sondage auprès de la population sont menés en alternance tous les deux ans pour recueillir

des opinions. Les résultats de ces enquêtes sont pris en considération dans les processus de planification et dans la planification de l'offre (voir chapitre 0).

2.4 Transport de marchandises

La loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM) définit les tâches et principes suivants.

- La Confédération crée les conditions-cadres qui permettent un développement durable du transport de marchandises et une interaction efficace avec les autres modes de transport.
- Elle crée des conditions-cadres favorables à la construction et à l'exploitation d'installations appropriées au transport de marchandises, telles que des voies de raccordement et des installations de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) et veille à l'accès non discriminatoire à celles-ci.
- Les offres relevant du transport de marchandises en import-export ou en Suisse doivent être autofinancées. La Confédération n'est en mesure de déroger à ce principe que dans des cas exceptionnels clairement définis.

L'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) précise les modalités de mise en œuvre des dérogations au principe de l'autofinancement du transport de marchandises par rail. La Confédération a ainsi la possibilité d'encourager les nouvelles offres de transport ferroviaire de marchandises. Elle peut également participer aux commandes cantonales de transport de marchandises.

Une révision de la LTM a été décidée début 2025 afin de moderniser le transport ferroviaire de marchandises et d'encourager financièrement les chaînes de transport multimodales. Ce projet prévoit le maintien du cofinancement par la Confédération de certaines offres de transport de marchandises et devrait entrer en vigueur en 2026.

Le canton de Berne alloue des subventions au transport de marchandises dans les stations touristiques interdites aux voitures de Wengen, Mürren et Gimmelwald. Ces indemnités tiennent compte des conditions de transport plus difficiles auxquelles y est soumis le fret et visent à permettre un abaissement des tarifs correspondants.

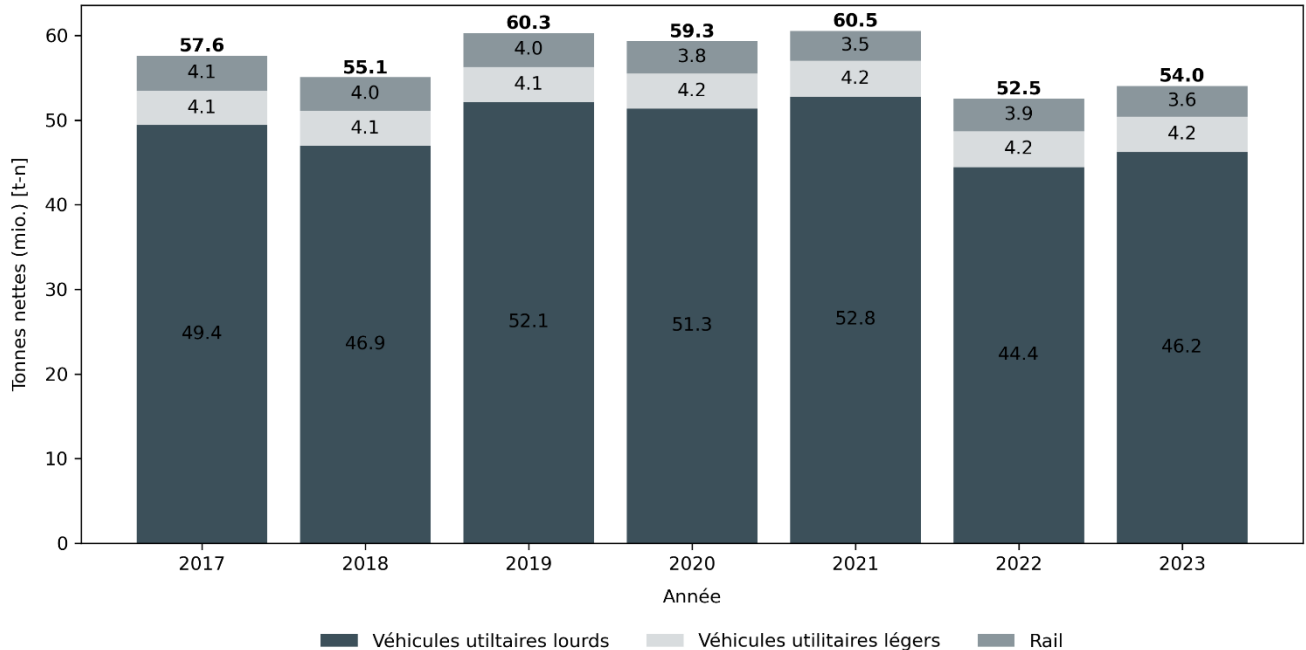
Conjointement avec les cantons du Jura et de Neuchâtel, le canton de Berne verse des indemnités pour le transport de marchandises des Chemins de fer du Jura (CJ). Il s'agit, d'une part, de transports d'ordures à destination de l'usine d'incinération de La Chaux-de-Fonds et, d'autre part, de trafic par wagons complets isolés (en particulier le transport de bois).

Sur la base des dispositions de la LTM, le canton de Berne a élaboré une stratégie intermodale sur le transport de marchandises et la logistique (STML). Instrument de pilotage en la matière, elle vise à assurer un approvisionnement en marchandises durable et efficace pour la population et l'économie et doit contribuer à garantir des transports aussi écologiques que possible. Selon la STML, il convient en outre d'ancrer dans l'aménagement du territoire les espaces dédiés à la logistique ainsi que les infrastructures de fret ferroviaire nécessaires (installations de chargement, gares marchandises, liaisons ferroviaires). Le Conseil-exécutif a approuvé la stratégie en mai 2021 ([lien vers la stratégie](#)).

La STML a permis, d'une part, d'élaborer un plan stratégique en matière de fret ferroviaire précisant les installations de chargement et les gares pertinentes et, d'autre part, de fixer des principes de desserte et de définir un réseau visé pour le transport ferroviaire de marchandises. Il est tenu compte de ces exigences dans le plan directeur cantonal (fiche de mesures B_10 « Prévoir, dans l'aménagement du territoire, des espaces dédiés aux installations de chargement et aux gares de marchandises ») et dans la conception relative au transport ferroviaire de marchandises de la Confédération.

Les voies de débord de Thoune Gwatt et de Tavannes sont désormais intégrées au plan directeur cantonal sous le statut « coordination réglée » et celles de Zweisimmen sous le statut « information préalable » afin de garantir la desserte régionale. À Tavannes, une installation de transbordement sera construite sur le réseau à voie métrique des CJ.

**Volume de transport de marchandises (tonnes nettes)
Par moyen de transport, hors trafic de transit (canton de Berne)**



Source : Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne.
Données : Office fédéral de la statistique, CFF Infrastructure, Office fédéral des routes.

Illustration 3 : Volume de transport de marchandises dans le canton de Berne, par mode de transport (tonnes nettes).

La base de données met en évidence des fluctuations importantes concernant le volume de marchandises transportées au cours des dernières années. En raison de la crise économique et des événements au niveau international (pandémie, guerres), le transport de marchandises n'a pas affiché une croissance constante, contrairement à ce que prévoyaient, notamment, les Perspectives d'évolution du transport de la Confédération². Ainsi, le volume des marchandises transportées par le rail a baissé au cours des dernières années. Dans un même temps, les prestations kilométriques des véhicules utilitaires légers ont augmenté.

² [Office fédéral du développement territorial ARE](#)

3 Évolution des transports publics et de la mobilité au cours des dernières années

3.1 Évolution de la mobilité

Le canton de Berne, à l'instar du reste de la Suisse, a connu une hausse ininterrompue du trafic jusqu'en 2019, tirée essentiellement par la croissance démographique. L'évolution de la mobilité est recensée dans le Microrecensement mobilité et transports. Celui-ci était prévu en 2020, mais en raison de la pandémie, il a été repoussé d'une année pour n'être réalisé qu'en 2021. Les résultats révèlent un net recul de la mobilité, qui s'explique par la pandémie de coronavirus.

En 2021, les personnes de 6 ans ou plus domiciliées dans le canton de Berne parcouraient en moyenne autour de 31 km par jour sur le territoire national. La distance journalière moyenne avait ainsi baissé de plus de 8 km par rapport à 2015, soit un recul de 21 %. Ce recul était particulièrement flagrant pour les transports publics (-33 %), et était également marqué pour le trafic individuel motorisé et la mobilité piétonne (-17 %). En revanche, la distance journalière moyenne à vélo restait pratiquement inchangée. Tous ces reculs pouvaient pour l'essentiel être mis sur le compte de la pandémie de COVID-19.

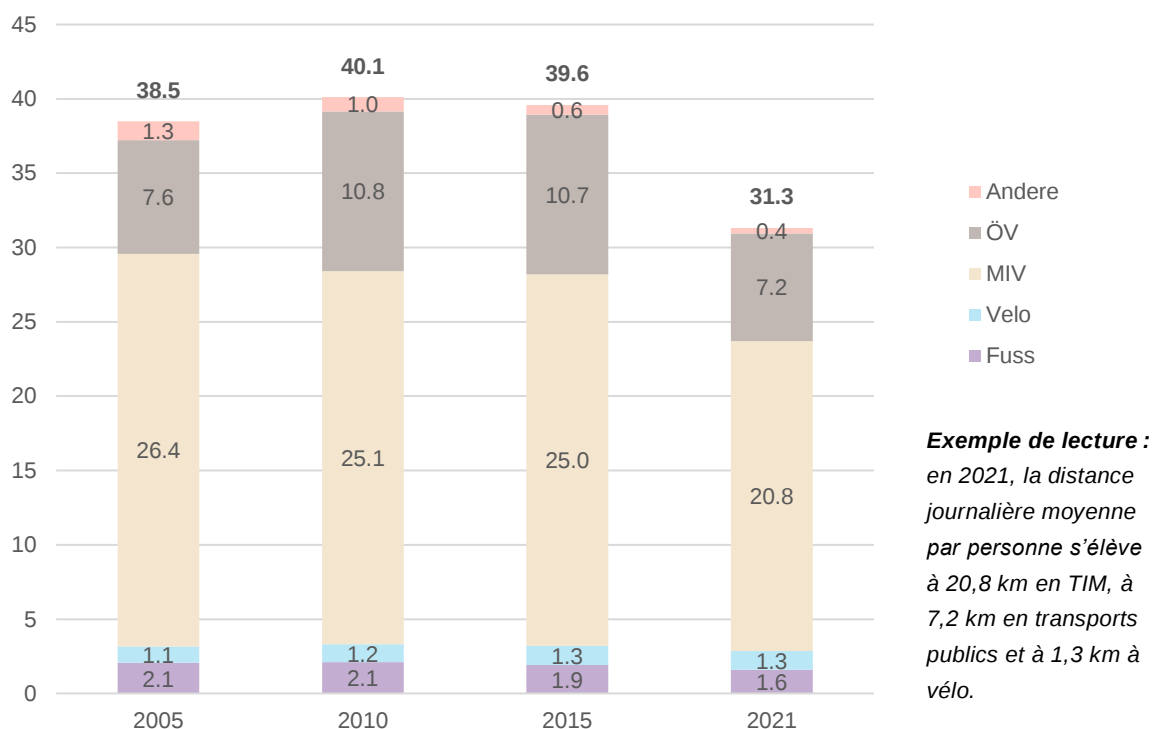


Illustration 4 : Distance moyenne parcourue quotidiennement par la population du canton de Berne (en mio km/jour) (source : Mobilité dans le canton de Berne, évaluation du « Microrecensement mobilité et transports 2021 »).

Depuis, les données de fréquentation des entreprises de transport, et celles issues des comptages du trafic sur les routes montrent que les prestations de transport se sont redressées, même si, en maint endroit, le nombre de pendulaires demeure inférieur à celui de 2019, juste avant la pandémie. En revanche, le trafic de loisirs enregistre une forte progression, quel que soit le mode de transport.

Cette évolution s'explique par les changements d'habitude induits par le télétravail, qui s'est beaucoup développé depuis la pandémie de 2020.

En 2025, l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) reconduisent le microrecensement mobilité et transports. Les données sont collectées tout au long de l'année 2025. L'OFS devrait disposer des données corrigées fin 2026, pour une publication des résultats au

printemps 2027. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'il sera possible de formuler des affirmations fiables sur l'évolution de la mobilité globale. Les conclusions concernant l'évolution des transports publics sont présentées au chapitre 3.4.

3.2 Qualité de la desserte des transports publics

Dans le canton de Berne, 85 % de la population disposent d'une station ferroviaire, d'un arrêt de bus ou d'une station d'installation de transport à câbles à proximité (c'est-à-dire une station ferroviaire à 750 m au maximum, un arrêt de bus à 400 m au maximum). Ce pourcentage varie d'une région à l'autre (voir Illustration 5). 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 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. À l'échelle du canton, la part de la population desservie par les transports publics a augmenté depuis 2001, passant de 81,2 % à 85 %.

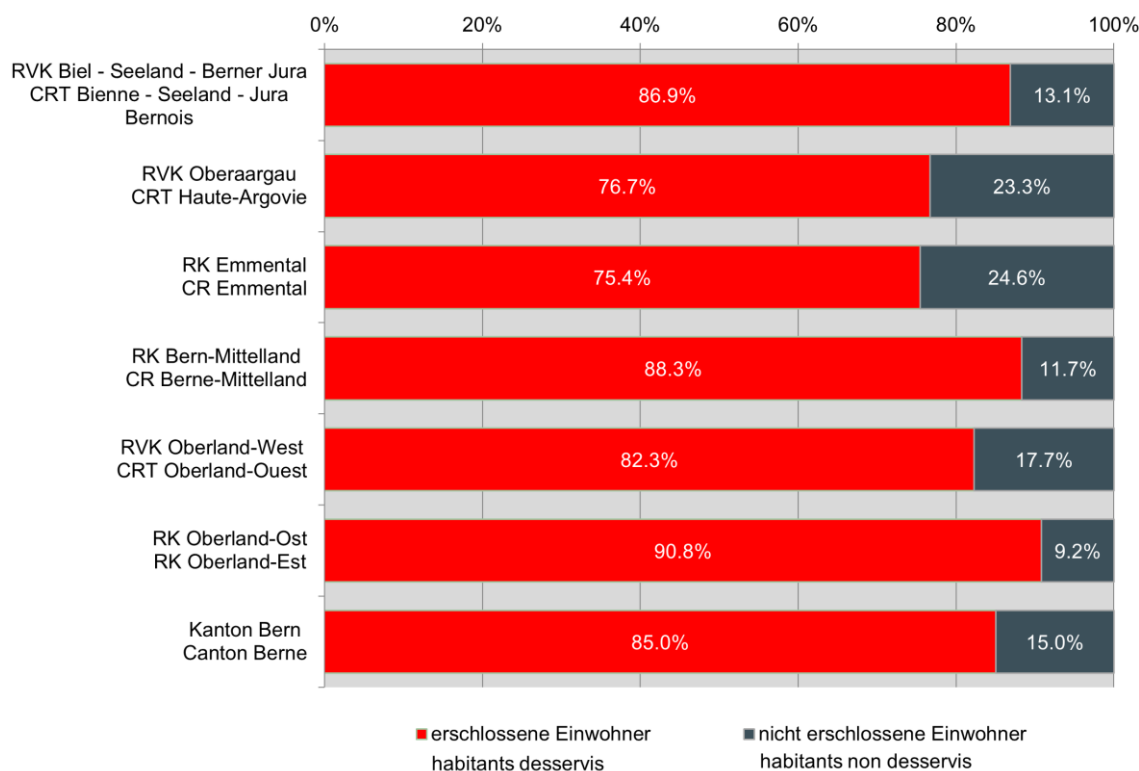


Illustration 5: Taux de desserte des différentes régions du canton de Berne.

Le taux de desserte ne constitue pas un indicateur insuffisant 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 6). 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).

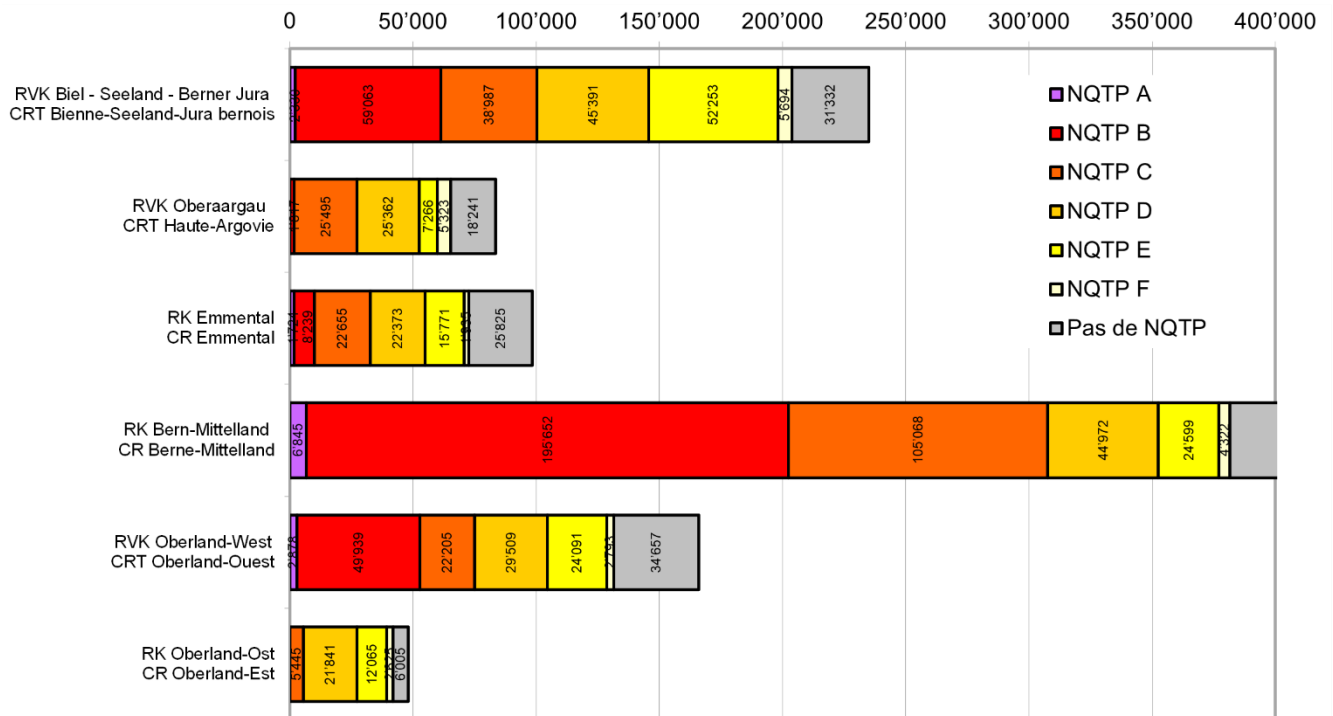
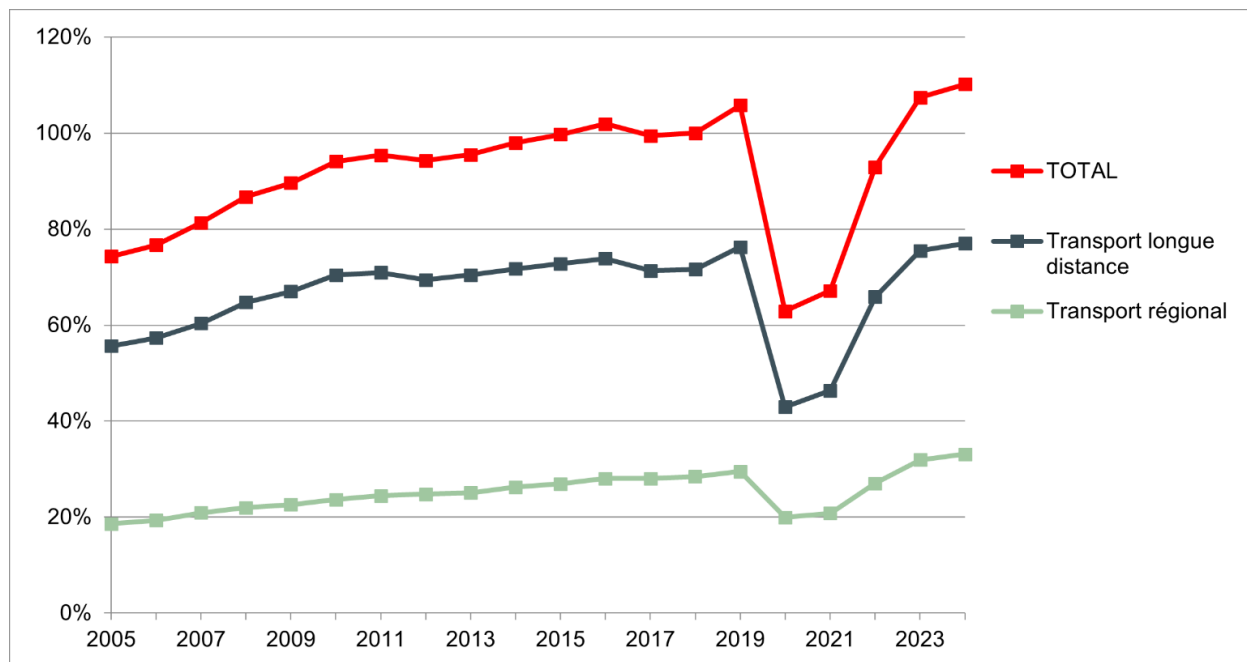


Illustration 6 : Nombre d'habitants dans les régions par catégories de desserte des TP.

3.3 Évolution du trafic longue distance

En Suisse, les transports publics ont connu une phase de croissance exceptionnelle après le passage à l'an 2000 et tout particulièrement après l'introduction du projet « Rail et Bus 2000 » en décembre 2004 : en une décennie (2000-2010), la demande en transports publics a augmenté de plus de 40 %. Par la suite, cette croissance a toutefois ralenti. À partir de 2020, ce fléchissement s'est accentué en raison de la pandémie de coronavirus. En 2023, le niveau de 2019 a de nouveau été atteint, voire légèrement dépassé dans toute la Suisse. Cette croissance s'est poursuivie en 2024.

Illustration 7 : Évolution des prestations de transport des CFF en personnes-kilomètres (source : www.cff.ch, 2018 = 100 %).

La hausse a également perduré en 2025. Au deuxième trimestre 2025, le train a enregistré un nombre de voyageurs-kilomètres encore jamais atteint au niveau de la Suisse. On peut imaginer que le record de 2024 sera donc de nouveau battu en 2025.

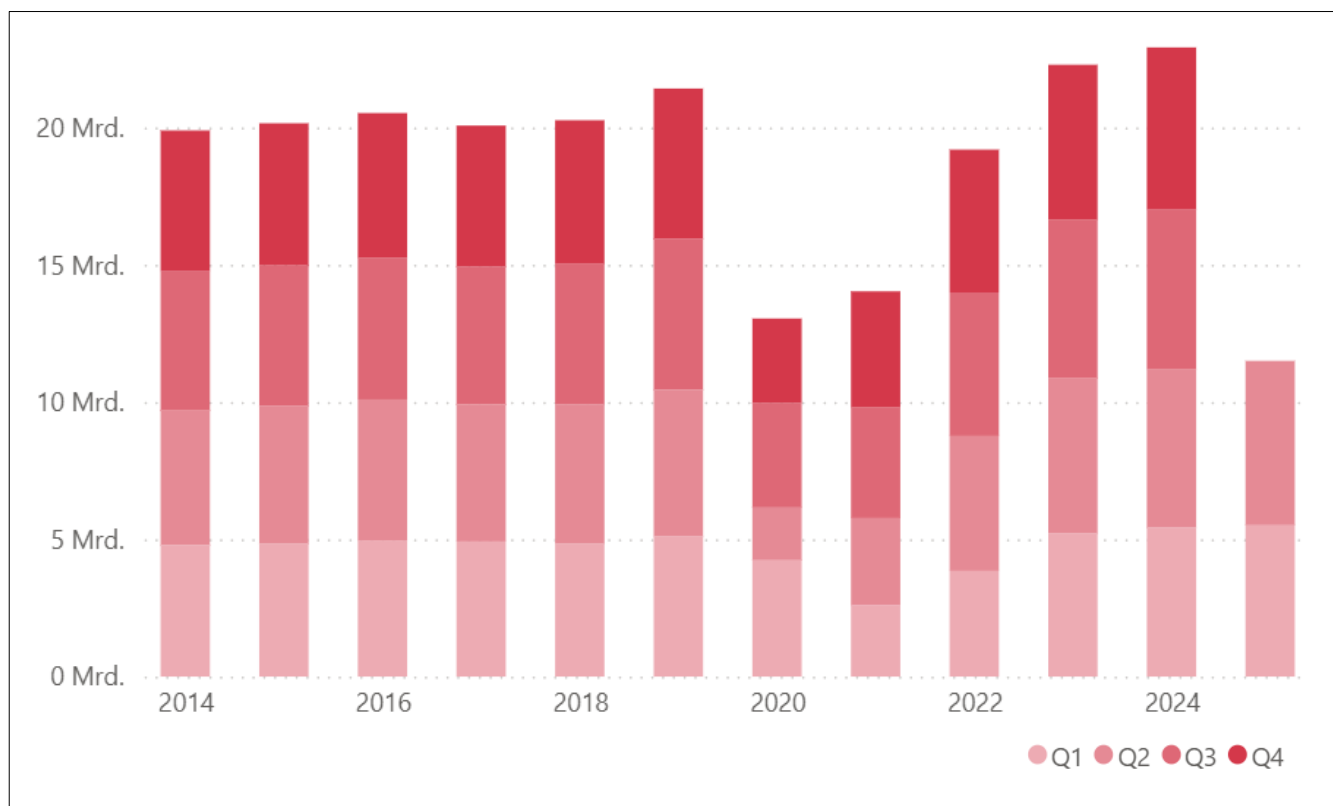


Illustration 8 : Évolution du nombre de voyageurs-kilomètres par le train au niveau de la Suisse (source : www.litra.ch).

Fin 2024, la Suisse romande s'est dotée d'un nouveau schéma d'offre prévoyant un allongement des temps de parcours au profit d'une meilleure stabilité de l'exploitation. Au Pied du Jura, les deux trains longue distance au départ de Biel/Bienne s'arrêtent désormais à Lausanne au lieu d'aller jusqu'à Genève. Cela implique des chaînes de transport toutes les demi-heures à destination de Lausanne et de Genève, mais aussi la suppression de la liaison directe jusqu'à Genève (aéroport). En outre, la cadence à la demi-heure sera introduite fin 2025 entre Biel/Bienne et Bâle.

De manière générale, ces dernières années, le nombre important de projets d'extension et de renouvellement a entraîné une multiplication des modifications d'horaire en cours d'année et des offres réduites le week-end en raison de chantiers. Si l'attractivité des transports publics en souffre quelque peu, cela permet néanmoins de réduire les coûts de l'infrastructure et la durée des chantiers.

Liaisons directes pour le trafic lié aux loisirs

Depuis 2023, des trains directs desservent Biel/Bienne–Thoune–Spiez–Frutigen–Brigue et Genève–Berne–Zurich–Coire le week-end pendant la haute saison. Depuis 2024, un IC saisonnier Zurich–Brigue/Domodossola relie l'agglomération de Zurich à l'Oberland bernois et au Valais, sans arrêt à Berne. En outre, en décembre 2024, une liaison directe a été mise en place tous les samedis entre Genève aéroport et Locarno via Berne et Lucerne, et les dimanches, cette liaison existe dans le sens inverse.

3.4 Évolution des transports publics dans le canton de Berne

L'évolution de la demande constatée à l'échelle de la Suisse au cours des dernières années se reflète également dans le canton de Berne. La pandémie de coronavirus a eu de très fortes répercussions sur la demande dans le domaine des transports publics locaux et régionaux, entraînant une baisse de 29 % du nombre de personnes embarquées et de voyageurs-kilomètres (voir Illustration 9). Entre-temps, le nombre de personnes embarquées est remonté jusqu'à retrouver son niveau d'avant la pandémie en 2023. En raison des possibilités de travail à domicile, le trafic pendulaire dans la région de Berne reste inférieur aux valeurs enregistrées avant la pandémie. Toutefois, la forte hausse du trafic de loisirs a compensé cette baisse. L'expérience acquise en matière d'évolution à long terme permet encore d'espérer une légère hausse au cours des prochaines années. Conformément à l'arrêté sur l'offre pour la période 2021-2026, le nombre de kilomètres productifs a légèrement augmenté.

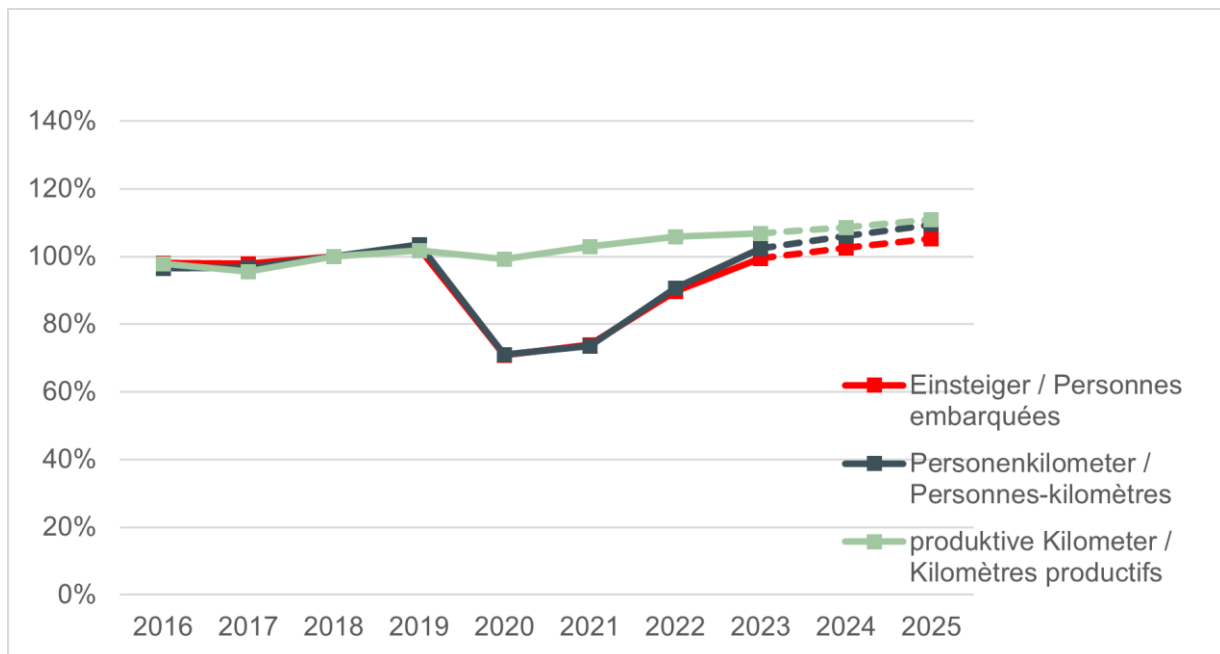


Illustration 9 : Évolution de l'offre et de la demande dans les transports publics locaux et régionaux commandés par le canton de Berne (source : chiffres réels 2016-2023 ; chiffres prévisionnels 2024-2025, 2018 = 100 %).

Une comparaison entre les régions montre que la pandémie de coronavirus a eu partout un impact considérable sur la demande (personnes embarquées) (voir Illustration 9). La région de Bienne-Seeland-Jura bernois a enregistré la baisse la plus importante (- 54 %). Dans la région de l'Oberland-Est, l'absence de touristes et la limitation du trafic de loisirs se sont également traduites par un recul de la demande de 36 %. Dans les autres régions, la baisse a été relativement moindre (entre - 19 % et - 25 %).

En 2023, la demande a presque retrouvé son niveau de 2019 dans toutes les régions. Dans la région de l'Oberland-Est, elle a explosé sous l'effet du développement du trafic de loisirs. En 2024 et 2025, cette croissance devrait ralentir dans toutes les régions.

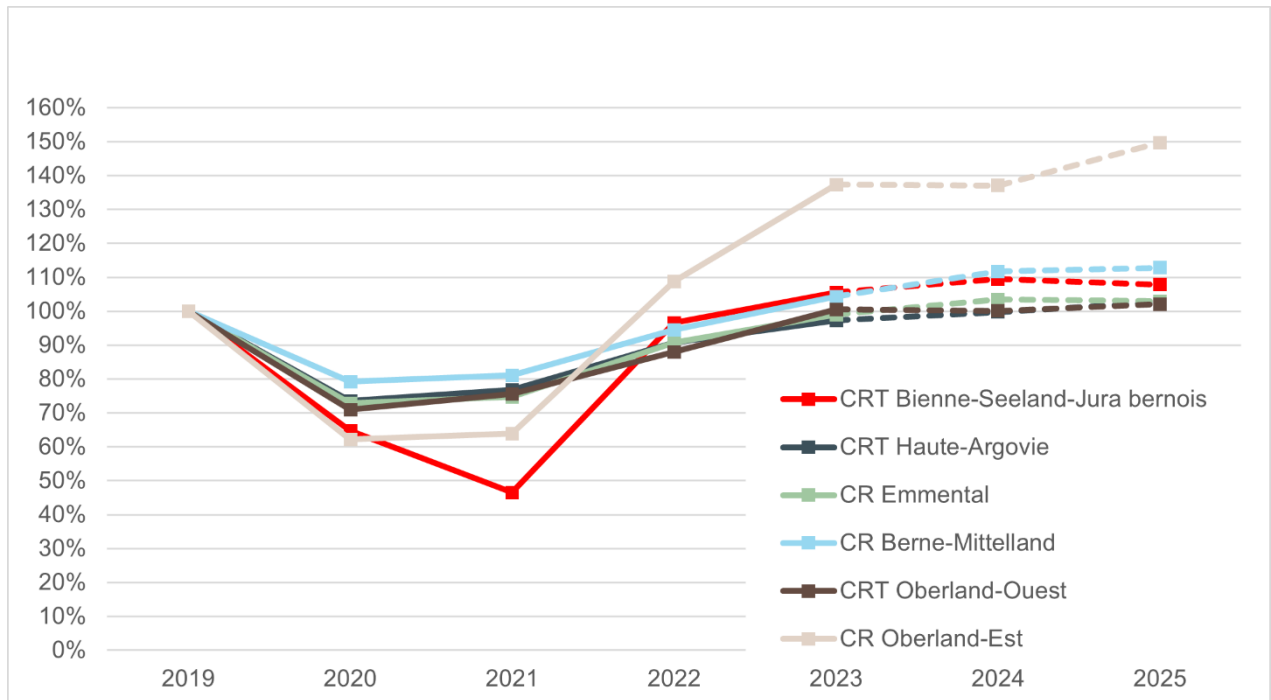


Illustration 10 : Évolution du nombre de passagers des transports locaux et régionaux dans les diverses régions du canton de Berne (source : 2019-2023 chiffres réels ; 2024-2025 chiffres planifiés, 2018 = 100 %).

3.4.1 RER bernois

Offre

L'offre du RER bernois a été ponctuellement développée au cours des dernières années : quelques courses supplémentaires sont en effet venues étoffer l'offre sur les lignes S1, S2, S31, S44, S5, S6, S7, S8 et S9. Les lignes RBS entre Berne et Soleure ont, quant à elles, été substantiellement étendues : la ligne S8 a été prolongée de Jegenstorf à Bätterkinden avec une cadence semi-horaire et le RegioExpress Berne–Soleure a pu être accéléré grâce à la suppression de certains arrêts dans des petites gares ; depuis 2022, il circule tous les quarts d'heure du lundi au vendredi.

L'extension de l'infrastructure requiert également de multiples adaptations des horaires en cours d'année. Par exemple, la fermeture de la ligne S51 (Bern Hauptbahnhof–Bern Brünnen Westside en tant que train de renfort avec une cadence au quart d'heure) pendant plusieurs années impliquera malheureusement une baisse significative de l'offre. Il appartient au canton, en tant que commanditaire, de planifier les travaux et les transports de remplacement de la manière la plus acceptable possible pour la clientèle.

En outre, à partir de l'horaire 2026, le trafic ferroviaire ne s'effectuera plus que sur une voie durant les heures creuses (du dimanche au jeudi entre 23 h 00 et 05 h 00) dans le périmètre du nœud de Berne affecté par des travaux de construction (Bahnhof Berne–Bümpliz Nord/Süd et Europaplatz [en contrebas] ainsi que Wankdorf–Rubigen). De ce fait, certaines prestations ne pourront temporairement plus être proposées en heures creuses, ou seulement avec des adaptations.

En 2022, la plupart des liaisons qui étaient jusqu'alors désignées en tant que train régional se sont vu attribuer des numéros de lignes et ont été intégrées au RER (voir Illustration 11). Ces lignes sont abordées dans les chapitres ci-après, consacrés aux changements régionaux.

Les réductions de l'offre de prestations liées à des chantiers sont toujours temporaires et ne figurent pas dans l'arrêté sur l'offre.

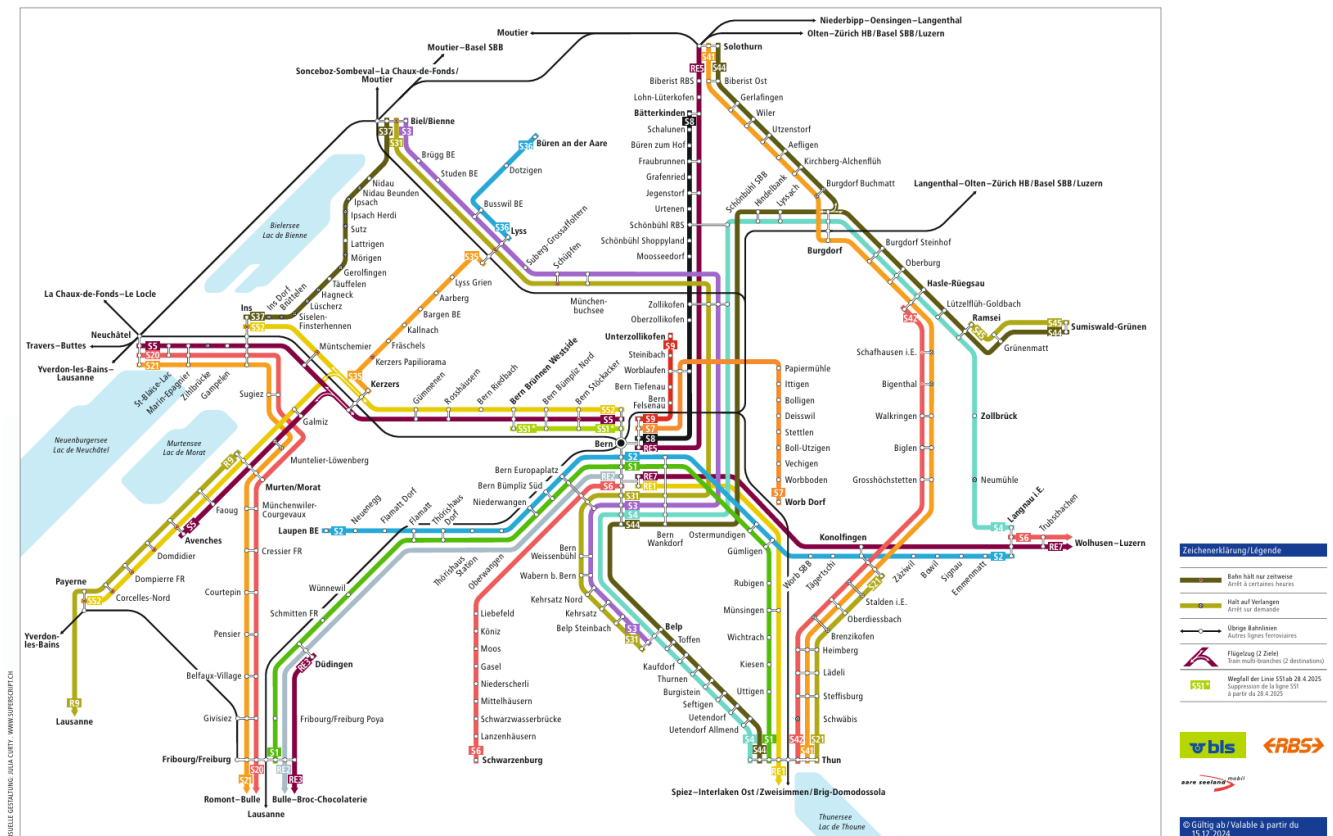


Illustration 11 : Réseaux de lignes d'offre RER Berne 2025.

Matériel roulant

Grâce aux différentes acquisitions de nouveaux trains par RBS et BLS, le matériel roulant du RER bernois répond pleinement aux attentes de la clientèle depuis décembre 2024 (plancher surbaissé, climatisation, information à la clientèle).

Le BLS et le RBS ont tous deux besoin de nouveaux ateliers et de nouveaux dépôts pour entretenir une flotte de véhicule qui ne cesse de s'étendre en raison de la demande croissante. Ces installations capitales pour le RER Berne exigent des surfaces importantes à proximité des voies. En outre, la capacité du réseau ferroviaire doit être suffisante pour y accéder. La recherche d'un site a constitué un défi majeur pour les deux entreprises, d'autant que les projets de nouveaux ateliers aux emplacements potentiels se sont heurtés à une opposition locale. Au terme de processus complexes, deux sites ont néanmoins pu être définis, l'un à Oberburg et l'autre à Bätterkinden (site de « Leimgrube »). Entretemps, les deux nouveaux dépôts ont été approuvés par l'Office fédéral des transports.

3.4.2 CRT Bienne-Seeland-Jura bernois

Les extensions de l'offre mises en place dans le périmètre de la CRT 1 Bienne-Seeland-Jura bernois depuis le dernier arrêté sur l'offre sont présentées ci-dessous.

Lignes ferroviaires

Depuis l'introduction du nouvel horaire en Suisse romande en décembre 2024, la région de Biel/Bienne-Seeland a connu diverses modifications, dont la mise en place d'une cadence à la demi-heure sur l'axe Biel/Bienne–Lausanne avec arrêt à Renens. Auparavant, des liaisons étaient assurées toutes les heures entre Biel/Bienne et Lausanne d'une part, et entre Biel/Bienne et Genève d'autre part.

En raison des nouveaux horaires en trafic longue distance, la gare de Gléresse ne peut plus être desservie en trafic régional. L'offre Biel/Bienne–Neuchâtel a été étendue au week-end.

Depuis le changement d'horaire 2024, Ins bénéficie d'une nouvelle cadence semi-horaire entre Fribourg et Neuchâtel grâce à la systématisation des liaisons sur les lignes S20 et S21. Auparavant, la ligne S21 était limitée sur le tronçon Fribourg–Ins.

Depuis fin 2024, Ins et les communes situées sur la ligne S37 entre Ins et Täuffelen bénéficient d'une cadence accrue, notamment une cadence à la demi-heure le matin.

Les communes situées sur la rive droite du lac de Bienne bénéficient d'une augmentation de la cadence du train régional Biel/Bienne–Neuchâtel–Yverdon-les-Bains, avec une paire de courses supplémentaire en semaine et sept paires de courses supplémentaires le week-end.

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

Lignes de bus du trafic régional

Pour accompagner la fermeture de la gare de Gléresse en décembre 2024 suite à l'introduction du nouvel horaire en Suisse romande, un nouveau schéma de bus temporaire a été introduit afin d'assurer des chaînes de transport efficaces entre Plateau de Diesse et Biel/Bienne ou Neuchâtel. À cette fin, une nouvelle ligne de bus relie Plateau de Diesse et Douanne en passant par les gorges de Douanne. En raison de travaux au tunnel de Gléresse, entre Gléresse et Douanne, la correspondance n'est malheureusement plus assurée entre Plateau de Diesse (à l'exception de Prêles gare) et Biel/Bienne par le funiculaire Vinifuni.

Depuis le changement d'horaire 2024, la commune d'Orvin bénéficie d'un nouvel horaire systématisé avec une meilleure intégration de Les Prés-d'Orvin. La ligne de bus 22.070 (Biel/Bienne–Les Prés-d'Orvin) est modifiée dans la ville de Bienne afin de proposer une meilleure correspondance vers Champs de Boujean via l'arrêt Taubenloch.

La ligne 20.535 reliant Avenches à Ins a été légèrement étendue et offre des correspondances rapides à Ins en direction de Berne et de Neuchâtel. Witzwil sera desservie à chaque trajet.

En raison de travaux routiers entre Saint-Imier et Tramelan (Mont de Tramelan), des courses supplémentaires viennent compléter l'horaire de la ligne de bus 22.131, afin de garantir les correspondances à Tramelan et à Saint-Imier et de mieux répondre aux besoins des élèves entre ces deux communes.

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

Lignes de bus du trafic local

Depuis décembre 2024, la ligne de bus locale Saint-Imier–Villeret et Saint-Imier–Hôpital, qui avait été introduite à titre d'essai, a été intégrée à l'offre de base du canton avec un horaire modifié.

Les Transports publics biennois ont modifié l'horaire de la ligne 11 afin d'assurer de meilleures correspondances avec le Funi Macolin. Des courses de bus supplémentaires viennent renforcer la ligne 2 afin de répondre à la forte demande, en particulier entre la gare de Biel/Bienne et le centre de formation professionnelle (CFP) pendant les heures de pointe.

3.4.3 CRT Haute-Argovie

Les extensions de l'offre mises en place dans le périmètre de la CRT 2 Haute-Argovie depuis le dernier arrêté sur l'offre sont présentées ci-dessous.

Lignes ferroviaires

Grâce aux contributions cantonales allouées à certaines prestations de transport longue distance en heures creuses, les centres de Langenthal et de Herzogenbuchsee bénéficient désormais d'une cadence semi-horaire continue jusqu'à minuit.

La cadence semi-horaire continue a été introduite du lundi au samedi jusqu'à 21 h sur le tronçon Langenthal–Huttwil–Willisau.

L'offre RER Langenthal–Olten sera elle aussi à partir de décembre 2025 densifiée avec des trains à la demi-heure en continu le soir après 20 h.

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

Lignes de bus

Un nouveau schéma d'offre a été introduit sur la ligne 40.051 entre Langenthal et Melchnau afin d'améliorer les correspondances ferroviaires à Langenthal. Le tronçon Melchnau–Grossdietwil a été supprimé en raison de sa très faible fréquentation. La connexion entre la région de Grossdietwil et la Haute-Argovie s'effectue désormais par St Urban, où les correspondances entre le bus et le train ont été améliorées.

Le schéma d'offre de la ligne 40.058 Wangen–Farnern a également été revu. Une cadence horaire y a été introduite (avec une coupure le midi) et le tronçon Rumisberg–Wolfisberg, très peu fréquenté, a été supprimé.

À ce jour, la refonte de la ligne de bus urbaine de Langenthal n'a pas encore pu être mise en œuvre. Il faut pour cela attendre l'achèvement des travaux actuellement réalisés sur la place de la gare. La refonte des lignes urbaines permettra également de mettre en œuvre l'exploitation pilote du prolongement de la ligne de bus 40.052 Thunstetten–Bützberg.

Sur la ligne 40.054, la demande a diminué et les efforts déployés pour intégrer les transports scolaires à l'offre n'ont pas abouti, si bien que les lacunes de cadence n'ont pas pu être comblées comme prévu.

3.4.4 CR Emmental

Les extensions de l'offre mises en place dans le périmètre de la CR Emmental depuis le dernier arrêté sur l'offre sont présentées ci-dessous.

Lignes ferroviaires

Les développements de l'offre sur les lignes du S-Bahn Berne sont décrits au chapitre 3.4.1.

En 2022, l'offre du corridor Berthoud–Konolfingen–Thoune a été étendue avec une cadence semi-horaire continue jusqu'à minuit.

Lignes de bus

Dans le dernier arrêté sur l'offre, la ligne de bus 30.284 Ramsei–Langnau i. E. a été classée dans le niveau d'offre 2 et l'offre élargie en conséquence.

Région de Berthoud

Sur la ligne 30.465 (Berthoud–Lyssach), les objectifs en termes d'utilisation et de taux de couverture des coûts qui avaient été fixés pour les courses de densification financées par des tiers ont été nettement dépassés ; ces courses ont donc été intégrées dans l'offre de base du canton et la ligne a été classée au niveau d'offre 4 sur ce tronçon.

En ce qui concerne l'offre de bus de la ligne 30.466 Koppigen–Wynigen, les lacunes de cadence restantes ont été comblées et l'offre a été étendue à une cadence horaire intégrale. La ligne a par conséquent été classée au niveau d'offre 2 sur ce tronçon.

Le prolongement de la ligne 30.467 Berthoud–Kirchberg, Neuhoof jusqu'à la gare d'Aefligen ayant fait l'objet d'une exploitation pilote réussie, le Grand Conseil a intégré ce tronçon dans l'offre de base et l'a classé dans le niveau d'offre 3.

Dans la région de Berthoud, la ligne 30.468 (Berthoud–Heimiswil–Lueg) est désormais classée au niveau d'offre 2 et l'offre a été étendue. En outre, la Ville de Berthoud finance des courses entre Berthoud et Fischermätteli afin d'assurer une cadence semi-horaire en continu sur ce tronçon.

3.4.5 CR Berne-Mittelland

Les extensions de l'offre mises en place dans le périmètre de la CR Berne-Mittelland depuis le dernier arrêté sur l'offre sont présentées ci-dessous. Concernant l'agglomération de Berne, l'offre a été légèrement réduite sur plusieurs lignes de tram et de bus dans un souci d'adaptation à la baisse de la demande, en particulier à l'heure de pointe du matin.

Lignes ferroviaires

Les développements de l'offre sur les lignes du S-Bahn Berne sont décrits au chapitre 3.4.1.

En 2022, l'offre du corridor Berthoud–Konolfingen–Thoune a été étendue avec une cadence semi-horaire continue jusqu'à minuit.

En outre, à la demande du Grand Conseil, l'offre entre Konolfingen et Thoune a été progressivement élargie à trois paires de courses par heure pendant toute la journée afin d'établir des correspondances supplémentaires à Konolfingen en direction de Langnau–Lucerne et de Berne et de pouvoir desservir également des stations plus petites (Stalden i.E., Brenzikofen) toutes les demi-heures.

Depuis 2023 – et, depuis 2024, des liaisons IC au départ de Zurich –, des trains directs au départ de Biel/Bienne desservent Thoune–Spiez–Frutigen–Brigue le week-end pendant la haute saison. Ces trains

ne s'arrêtent pas à Berne. Le RE11 Bienne–Brigue s'arrête seulement dans les gares de l'agglomération de Berne, ce qui permet d'effectuer des voyages de loisirs plus rapides et sans changement.

Lignes de bus du trafic régional

Frienisberg

Suite au classement de la ligne 30.107 au niveau d'offre 3, une cadence semi-horaire a été introduite l'après-midi sur cette ligne entre Berne et Uetligen. Une paire de courses supplémentaire sur la ligne 30.100 entre Wohlen et Berne a permis de mettre en place une cadence au quart d'heure en continu de midi à 20 h, avec les mêmes heures de départ.

Par ailleurs, sur diverses lignes de bus, l'offre a été ponctuellement adaptée à l'évolution de la demande depuis la pandémie de coronavirus (légères augmentations ou diminutions de la cadence à certaines heures, certains jours ou certaines semaines) (cela concerne les lignes 30.100, 30.102 et 30.103).

Münsingen/Konolfingen/Worb

Sur la ligne 30.160 Berne Aéroport–Belp–Münsingen–Konolfingen, les bus circulent sur le tronçon Münsingen–Konolfingen le soir jusqu'à 22 h environ, soit deux heures de plus.

La ligne 168 Münsingen–Trimstein–Worb Dorf a été intégrée dans l'offre de base du canton.

Längenberg

Sur la ligne 30.340 Wabern–Niedermuhlern, la cadence semi-horaire a été étendue d'une heure aux heures de pointe le matin et le soir et a été classée au niveau d'offre 3.

La lacune de cadence qui existait en matinée sur la ligne 30.320 Riggisberg–Thurnen a été comblée. Pour permettre de desservir Oberbütschel avec les transports publics après 21 h, la boucle en soirée de la ligne 30.321 Toffen–Riggisberg a été agrandie et passe désormais par Oberbütschel au lieu de Mättwil/Tromwil.

Autres modifications de l'offre depuis 2022

Sur les lignes suivantes, une offre a été introduite le week-end, en particulier le dimanche, ou l'offre existante est densifiée ou systématisée :

- Ligne 30.036 Münchenbuchsee–Zollikofen : passage à la cadence au quart d'heure le dimanche, de 13 h à 18 h.
- Ligne 30.040 Ittigen Kappelisacker–Allmendingen : passage à la cadence au quart d'heure le dimanche, de 11 h à 20 h sur le tronçon Kappelisacker–Papiermühle–Guisanplatz.
- Ligne 30.130 Thörishaus Dorf–Neuenegg : introduction d'une offre le dimanche.

Du fait de la suppression de la ligne S51 Berne–Bern Brünnen Westside pendant plusieurs années à partir d'avril 2025 en raison de travaux, le schéma de la ligne 30.570 Brünnen–Frauenkappelen–Mühleberg a dû être modifié durant cette période afin de maintenir les correspondances entre le bus et le RER à Brünnen. Une solution pertinente a pu être trouvée en adaptant également la ligne 30.560 Mühleberg–Allenlütten–Rosshäusern. Par conséquent, le nouveau schéma d'offre Frienisberg 2030 élaboré par la région pour ces deux lignes a fait l'objet d'une mise en œuvre (partielle) anticipée (voir chapitre 6.4.2).

Depuis l'horaire 2023, certaines courses de la ligne 30.871 Jegenstorf–Messen–Waltwil ont été prolongées entre Messen et Waltwil et les horaires de la ligne ont été adaptés à la nouvelle offre ferroviaire. Depuis, l'horaire a encore été optimisé.

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

Transports locaux

Lignes de tram

La densification de la ligne de tram 9 par des bus aux heures de pointe, mise en place en août 2019 entre la gare de Berne et Zytglogge ainsi que Guisanplatz, a été supprimée pendant la pandémie de coronavirus en raison de la baisse de fréquentation. En cas d'augmentation de la demande, les courses supplémentaires ont pu reprendre.

La prolongation de l'offre de fin de soirée d'environ une heure le week-end sur toutes les lignes de tram, qui avait été introduite en 2018, a été modifiée dans le cadre de la refonte de l'offre « Moonliner » : depuis l'horaire 2022, les trams de toutes les lignes effectuent leur dernière course avant 1 h 00 et les premiers départs de bus Moonliner ont lieu à 1 h 15.

Par ailleurs, l'offre a été ponctuellement adaptée à l'évolution de la demande depuis la pandémie de coronavirus sur diverses lignes de tram (légères augmentations ou diminutions de la cadence à certaines heures, certains jours ou pendant les vacances) (cela concerne les lignes 6, 7, 8 et 9).

Lignes de bus

Sur la ligne 10 Schliern bei Köniz–Bern Bahnhof–Ostermundigen Rütli, des trolleybus à double articulation circuleront sur la branche de Köniz à compter de mi-2026 pour des raisons de capacité. Cela permettra de réduire la cadence et de stabiliser l'exploitation de la ligne, en particulier aux heures de pointe. La ligne sera séparée à la gare de Berne. La branche Bern Bahnhof–Ostermundigen Rütli recevra le numéro de ligne 15.

Au printemps 2022, la ligne 12 Holligen–Inselspital–Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee a été prolongée afin de desservir le nouveau quartier d'habitation Warmbächli.

Faute de demande suffisante, la ligne 18 Bern Bahnhof–Wyleregg, qui servait de renfort à la ligne 20, a été supprimée durant la pandémie de coronavirus et n'a pas été réintroduite.

Lors de l'entrée en vigueur de l'horaire 2023, la ligne 21 Bern Bahnhof–Bremgarten est passée à un service en bus articulés (bus électriques) pour des raisons de capacité. Parallèlement, la densité de la cadence, très forte aux heures de pointe et le samedi après-midi, a été légèrement réduite.

En ce qui concerne la ligne 22 Brünnen Westside Bahnhof–Niederwangen–Köniz–Kleinwabern, la branche Brünnen Westside Bahnhof–Niederwangen a été intégrée dans l'offre de base lors de l'entrée en vigueur de l'horaire 2022.

Avec l'horaire 2025, La branche Europaplatz Bhf.–Brunnadernstrasse de la ligne 31 Brunnadernstrasse–Europaplatz Bhf.–Niederwangen Erle a été intégrée dans l'offre de base, quoiqu'avec des horaires plus réduits que pendant l'exploitation pilote (lacune de cadence le matin et fin d'exploitation anticipée le soir).

Autres modifications de l'offre :

- Offre en matinée : l'offre a été étendue le matin aux heures de pointe (service plus long, respectivement commençant plus tôt) sur les lignes 30.041 Zollikofen–Kappelisacker–Papiermühle–Bern Breitenrain et 30.043 Ittigen Kappelisacker–Papiermühle Bahnhof.
- Offre en soirée : sur les lignes 27 Weyermannshaus Bad – Niederwangen Gare, 28 Weissenbühl Gare – Wankdorf Gare, 29 Niederwangen Gare – Wabern Lindenweg et 44 Bolligen Gare – Gümli-gen Gare, l'offre en soirée est prolongée.
- Offre de fin de soirée le week-end : la prolongation de l'offre de fin de soirée d'environ une heure le week-end sur les lignes de bus 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 30 et 101, qui avait été introduite en 2018, a été modifiée dans le cadre de la refonte de l'offre Moonliner : depuis l'horaire 2022, les bus des

lignes précitées effectuent leur dernière course avant 1 h 00 et les premiers départs de bus Moonliner ont lieu à 1 h 15.

- Offre du dimanche : Sur les lignes 29 Niederwangen Bahnhof–Wabern Lindenweg, 30.034 Unterzollikofen Bahnhof–Hirzenfeld et 30.046/30.047 Bolligen Bahnhof–Habstetten/Mannenberg, l'offre du dimanche matin et/ou du dimanche soir a été densifiée, prolongée ou systématisée. En outre, sur la ligne 29 Niederwangen Bahnhof–Wabern Lindenweg, la cadence au quart d'heure a été mise en place entre 13 h et 18 h et les bus passent désormais par Neuhausplatz le dimanche jusqu'à 20 h environ, effectuant ainsi le même parcours tous les jours et tout au long de la journée.
- Adaptation de l'offre à la demande : l'offre a été ponctuellement adaptée à la demande sur diverses lignes de bus (légères augmentations ou diminutions de la cadence à certaines heures, certains jours ou certaines semaines) (cela concerne les lignes 10, 12, 17, 19 et 20).

3.4.6 CRT Oberland-Ouest

Les extensions de l'offre mises en place dans le périmètre de la CRT 5 Oberland-Ouest depuis le dernier arrêté sur l'offre sont présentées ci-dessous.

Lignes ferroviaires

Les développements de l'offre sur les lignes du S-Bahn Berne sont décrits au chapitre 3.4.1.

En 2022, l'offre du corridor Berthoud–Konolfingen–Thoune a été étendue avec une cadence semi-horaire continue jusqu'à minuit.

En outre, à la demande du Grand Conseil, l'offre entre Konolfingen et Thoune a été progressivement élargie à trois paires de courses par heure pendant toute la journée afin d'établir des correspondances supplémentaires à Thoune en direction de Berne et à Konolfingen en direction de Langnau–Lucerne.

En décembre 2022, l'offre « GoldenPass Express » a été introduite afin de proposer des trains directs Montreux–Gstaad–Zweisimmen–Spiez–Interlaken Ost. La rampe de changement d'écartement de Zweisimmen permet des liaisons sans changement entre le lac Léman et les lacs de Thoune et de Brienz. Initialement, l'offre prévoyait une seule paire de trains quotidienne. Quelques problèmes liés au passage de la voie métrique à la voie normale ayant été vite résolus, quatre liaisons sont désormais proposées dans les deux sens depuis l'automne 2023.

Les horaires mis en place pour le GoldenPass Express ont conduit à des adaptations du train RegioExpress Zweisimmen–Spiez. Dans l'ensemble, un léger aménagement de l'offre a été suffisant, mais certaines liaisons ont tout de même dû être adaptées au plan de circulation. Le Train partant à 17 h 39 de Zweisimmen a notamment dû être supprimé, suscitant de nombreuses réactions de la part de la clientèle, en dépit d'une faible fréquentation sur ce créneau.

En plus des liaisons supplémentaires assurées par le GoldenPass Express, une paire de courses a été ajoutée en début de matinée et en fin de soirée entre Gstaad et Montreux.

L'introduction du GoldenPass Express entre Gstaad, Zweisimmen et Lenk s'est accompagnée d'un remaniement de l'offre des trains supplémentaires circulant toutes les demi-heures. Ceux-ci sont destinés au trafic pendulaire en semaine, et au trafic de loisirs le week-end. Il existe en outre des trains directs entre Gstaad et Lenk.

Lignes de bus du trafic régional

En décembre 2023, l'offre de la ligne 31.021 Thoune–Oberhofen–Beatenbucht–Interlaken a été densifiée sur le tronçon très fréquenté Thoune–Oberhofen, avec la mise en place d'une cadence toutes les dix minutes aux heures de pointe et le samedi. Dès la première année de l'extension de l'offre, une hausse de

la fréquentation de 9 % a été enregistrée. Dans un même temps, le transport routier a reculé de 2 % sur la très fréquentée Hofstettenstrasse, à Thoune.

31.061 Aeschi–Krattigen–Spiez : la ligne a été prolongée jusqu'au débarcadère de Spiez avec une cadence horaire toute la journée. Le tronçon Bahnhof–Schiffstation est désormais desservi tout au long de l'année. Quelques courses supplémentaires circulent en direction de Krattigen Örtlimatt. Lignes 31.062 Spiez–Hondrich–Aeschi–Aeschiried et 31.063 Spiez–Spiezwiler–Hondrich–Aeschi : le nouveau schéma de bus au départ de Spiez a permis de mettre en place une cadence semi-horaire pour Spiezwiler et Hondrich.

Autres modifications de l'offre depuis 2022 :

- Ligne 12.180 Saanen–Gstaad–Gsteig(–Les Diablerets) : les courses de renfort entre Gstaad et Gsteig circulent toute l'année en semaine.
- Ligne 31.024 Oberhofen–Schwanden–Sigriswil : ajout d'une course matinale au départ de Sigriswil et extension de l'offre en soirée.
- Ligne 31.250 Oey-Diemtigen–Diemtigen–Grimmialp : amélioration des correspondances avec les trains au départ/à destination de Berne–Thoune le week-end.

Transports locaux

Depuis 2025, les dernières courses en soirée circulent sur les lignes régulières conformément à l'horaire journalier. Le regroupement des lignes par deux, source de confusion, a ainsi pu être abandonné. Ligne 31.003 Heimberg–Thoune : des lacunes de cadence ont été comblées le soir.

3.4.7 CR Oberland-Est

Les extensions de l'offre mises en place dans le périmètre de la CR Oberland-Est depuis le dernier arrêté sur l'offre sont présentées ci-dessous.

Lignes ferroviaires

Depuis 2025, un train RE Spiez–Interlaken Ost supplémentaire assure les correspondances entre Berne et Milan. Une paire de trains supplémentaire Meiringen–Lucerne circule en soirée par le col du Brünig.

Depuis 2024, le nouvel arrêt Matten bei Interlaken du Chemin de fer de l'Oberland bernois BOB, doté d'un parc de stationnement Park+Ride, améliore sensiblement la desserte de la région de la Jungfrau par les transports publics.

Trois paires de courses supplémentaires ont été ajoutées sur le funiculaire 2355 Beatenbucht–Birchi–Beatenberg les matins afin d'améliorer la mobilité pendulaire vers Thoune.

En décembre 2024, le nouveau téléphérique à va-et-vient reliant directement Stechelberg et Mürren permet de se rendre à Mürren et sur le Schilthorn plus rapidement et toute l'année – et ce sans interruption de l'exploitation liée à des travaux de révision.

Lignes de bus

Modifications de l'offre depuis 2022 :

- Ligne 31.101 Interlaken–Beatenberg : entre 2022 et 2025, la cadence horaire est progressivement passée à une cadence semi-horaire
- Ligne 31.105 Unterseen–Interlaken–Wilderswil–Gsteigwiler : depuis 2022, une cadence à la demi-heure a été introduite jusqu'à Gsteigwiler, et non plus seulement jusqu'à Wilderswil.
- Ligne 31.106 Habkern–Interlaken West : l'offre en soirée a été étendue.
- À Grindelwald, des bus circulent toute l'année au moins toutes les demi-heures entre le terminal et la station Oberer Gletscher.

3.4.8 Moonliner

L'offre de bus de nuit Moonliner a été intégrée à l'offre de base de transports publics du canton dans l'horaire 2022. Auparavant, l'offre de nuit était commandée directement par les communes auprès des entreprises de transport.

Cette étape a également été l'occasion d'étendre l'offre de bus de nuit, en particulier dans la région de Berne-Mittelland. Dorénavant, une cadence horaire est en principe garantie dans toute l'agglomération, ainsi qu'une cadence semi-horaire sur les corridors principaux au sein de la ville de Berne et sur les lignes très fréquentées de l'agglomération. Dans les villes de Berne, Bienne, Thoune et Fribourg, les bus de nuit circulent également plusieurs fois par heure. Dans les régions de Bienne, Thoune, Emmental et Haute-Argovie, l'offre nocturne a été ponctuellement améliorée et adaptée aux lignes nocturnes en provenance de Berne.

Outre l'extension de l'offre, le tarif spécial de nuit a été supprimé. Tous les types d'abonnements et de billets sont désormais valables pour emprunter les bus de nuit.

Depuis ce changement de système, les lignes Moonliner enregistrent une forte hausse de fréquentation (voir Illustration 12).

Réseau	Nombre de personnes embarquées en 2019	Nombre de personnes embarquées en 2022	Augmentation
Berne	181 797	313 057	+131 260
Biel/Bienne	18 984	40 979	+21 995
Soleure	10 506	28 498	+17 992
Thoune	8 778	32 800	+24 022
Interlaken	6 885	9 468	+2 583
Total	226 950	424 802	+197 852 (87 %)

Illustration 12 : Comparaison du nombre de personnes embarquées en 2019 et en 2022, par réseau partiel.

Depuis 2022, les modifications mineures suivantes ont été mises en œuvre sur le réseau Moonliner :

- M12 : ajout d'une boucle dans le centre de Langenthal jusqu'à l'arrêt Tell/Kantonalbank (depuis décembre 2024)
- M13 : ouverture du parcours à vide à 2 h 39 entre Heimenschwand et Kiesen, avec correspondance vers la ligne M15 en direction de Berne et de Thoune (depuis décembre 2024)
- M14 : le bus partant de Berne à 2 h 45 effectue un trajet direct vers Berthoud (depuis décembre 2022)
- La ligne M18 Berne–Brünnen–Gümmenen–Laufon passe parfois par Oberbottigen et Riedbach au lieu de Riedernrain, assurant ainsi le raccordement de ces localités au réseau nocturne.
- M34 : ajout d'une course à 2 h 15 au départ de Biel/Bienne à destination de Büren an der Aare (depuis décembre 2024)
- M35 : ajout d'une paire de courses à 3 h 15 entre Biel/Bienne et Lyss (aller et retour), avec correspondance à Lyss, Bahnhof vers le dernier bus M10 (partant de Berne à 3 h 15) (depuis décembre 2024)
- M42 : prolongement jusqu'à Innertkirchen et exploitation à partir d'Interlaken (depuis décembre 2022)
- M52 (réseau Soleure) : prolongement jusqu'à Oensingen et nouveau tracé passant par Zuchwil–Luterbach–Deitingen–Wangen a. A.–Wiedlisbach–Oberbipp–Niederbipp–Oensingen (depuis décembre 2023)
- M55 (réseau Soleure) : départ depuis Solothurn Amthausplatz et nouveau tracé passant par Feldbrunnen–Riedholz–Flumenthal–Attiswil–Hubersdorf–Günsberg–Balm b. Günsberg (depuis décembre 2023)

- Au retour, la ligne M72 Berne–Ittigen–Bolligen–Boll-Utzigen dessert tous les arrêts entre Bern Wyler et Bern Bahnhof (elle était sans arrêt jusqu'à présent).
- En raison de temps de rotation serrés, à partir de l'horaire 2026, la ligne M80 Bern Bahnhof–Brunnhof–Fischerhätteli–Köniz Weiermatt passe par Loryplatz au lieu de Brunnmattstrasse sur le chemin du retour.
- M83 : en raison de la construction du pont sur la Sense, la ligne est interrompue à Laupen, Bahnhof et l'arrêt Bösing, Abzw. Tuftera n'est plus desservi (depuis décembre 2023).
- En raison de temps de rotation serrés et d'une faible fréquentation, la ligne M87 Berne–Herrschwandten–Kirchlindach–Ortschwaben–Meikirch–Wahlendorf ne dessert désormais certains arrêts que pour descendre.

3.5 Évolution des coûts et des recettes des offres de prestations pour les transports publics commandées par le canton

D'après les valeurs prévisionnelles des offres 2025, les coûts afférents à la commande d'offres de prestations pour les transports publics régionaux et locaux par le canton de Berne s'élèvent à 1242 millions de francs. Les entreprises de transport peuvent financer elles-mêmes 713 millions de francs grâce à leurs recettes (valeur prévisionnelle des offres 2025). Les 529 millions de francs de coûts non couverts doivent être couverts par les indemnités versées par les pouvoirs publics.

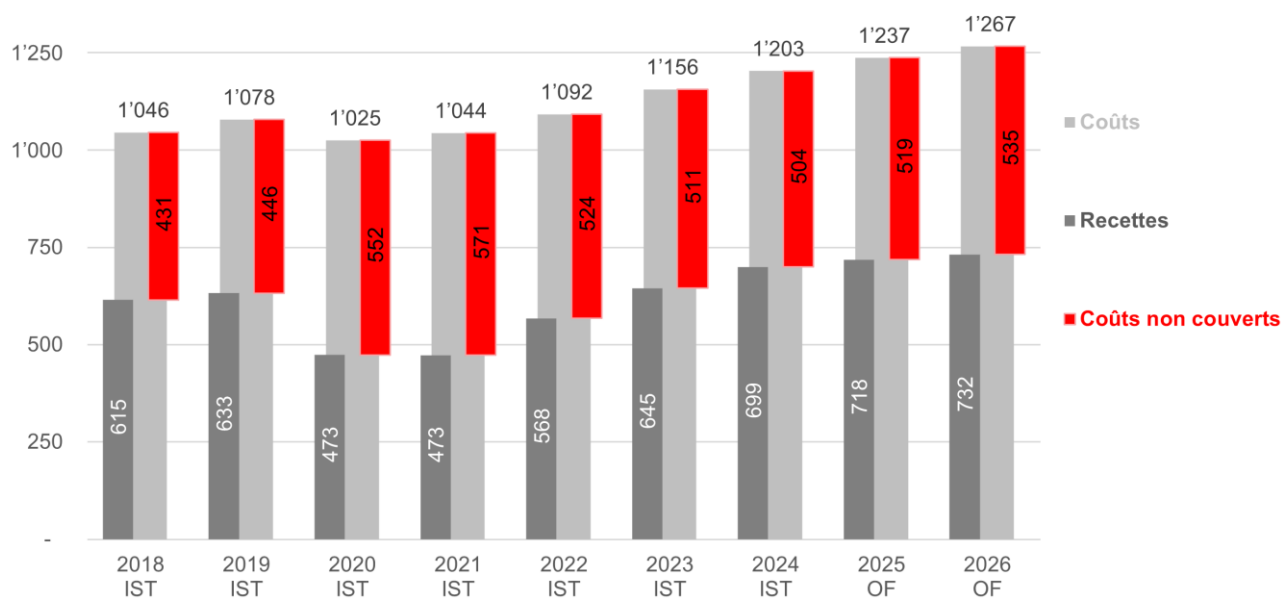


Illustration 13 : Évolution des coûts, des recettes et des coûts non couverts afférents à la commande d'offres de prestations pour les transports régionaux et locaux par le canton de Berne (y c. parts extracantonales pour les lignes intercantionales).

L'évolution très positive de la demande et des recettes constatée jusqu'à 2019 a brutalement pris fin avec la pandémie de coronavirus, à partir de mars 2020. Entre 2018 et 2026, l'offre de prestations pour les transports publics commandée par le canton de Berne a augmenté de 10 %. D'après les valeurs prévisionnelles des offres pour l'année d'horaire 2026, la demande (voyageurs-kilomètres) a connu une progression légèrement supérieure (+ 13 %). Les coûts (+13 %) augmenteront un peu plus fortement que l'offre sur les huit années.

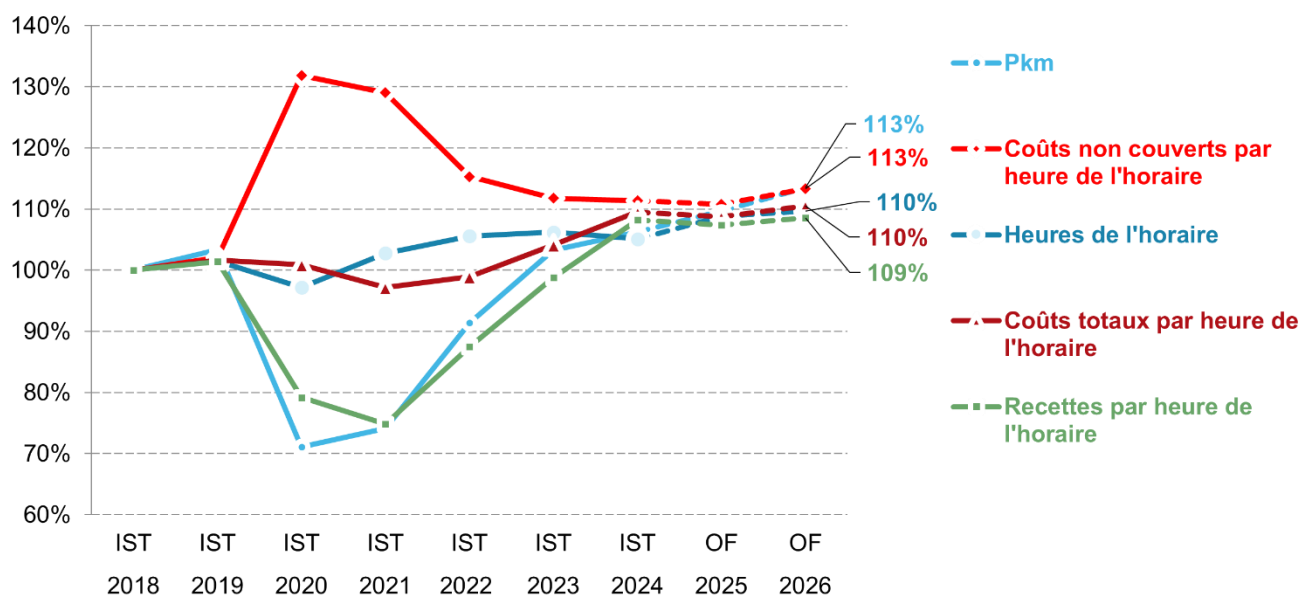


Illustration 14 : Évolution des valeurs clés par heure d'horaire pour les offres de transport commandées par le canton de Berne (sans distinction entre le trafic régional et le trafic local pour les lignes intercantionales).

D'après les offres 2026, les coûts non couverts afférents à l'offre de prestations commandée (heures de l'horaire), corrigés des prestations, ont augmenté de 13 % par rapport à 2018. Cette augmentation est principalement due aux coûts induits des investissements pour les acquisitions de matériel roulant et aux surcoûts liés au renchérissement (énergie et personnel, entre autres).

Les règles de financement du transport régional et du transport local étant différentes, les indemnités cantonales pour les transports publics n'évoluent pas parallèlement aux coûts non couverts de l'offre de prestations pour les transports publics commandée. En effet, le transport régional est une tâche commune de la Confédération et des cantons. Actuellement, la Confédération prend en charge 54 % des coûts non couverts des offres de prestations pour le TRV commandées par le canton de Berne. En revanche, le canton finance en totalité les commandes d'offres de prestations pour le transport local et les offres de prestations supplémentaires.

Indemnités TP (par année d'horaire)

		Arrêté sur l'offre 2022 - 2026 (prolongation)				
		Fp-Jahr 2022	Fp-Jahr 2023	Fp-Jahr 2024	Fp-Jahr 2025	Fp-Jahr 2026
		AV/LV	AV/LV	AV/LV	prov.	prov.
1) Indemnités du transport de voyageurs régional et local	en millions de fr.	426.9	424.1	414.7	421.5	418.7
2) ./ Part de la Confédération au TRV	en millions de fr.	-166.8	-164.9	-160.9	-164.7	-157.9
3) Indemnités du transport de marchandises	en millions de fr.	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0
4) Total des indemnités de transport à la charge du canton	en millions de fr.	261.2	260.2	254.8	258.1	261.8
5) Indemnités des communautés tarifaires et mesures tarifaires	en millions de fr.	5.5	6.0	6.1	1.3	1.3
6) Indemnités diverses (enquête sur la satisfaction de la clientèle, QMS TL, etc.)	en millions de fr.	0.3	0.2	0.2	0.5	0.5
7) Total des indemnités de transport à la charge du canton	en millions de fr.	266.9	266.4	261.1	259.8	263.5
8) Indemnités pour l'infrastructure du transport local	en millions de fr.	13.0	10.9	11.0	10.2	12.3
9) Total des indemnités de TP à la charge du canton	en millions de fr.	279.9	277.4	272.1	270.0	275.8
Variation par rapport à l'année précédente			-0.9%	-1.9%	-0.8%	2.2%

Illustration 5 : Indemnités de transports publics.

3.6 Évolution du taux de couverture des coûts dans le transport de voyageurs

Dans les offres pour l'année d'horaire 2025, le taux de couverture des coûts s'élève à 57 %, soit environ 2 % de moins qu'avant la pandémie (59 %). Le taux de couverture des coûts étant inférieur, les coûts non couverts devant être couverts par les indemnités sont plus élevés qu'avant la pandémie.

Explications sur l'évolution du taux de couverture des coûts :

- **Transport local :**
La dégradation du taux de couverture des coûts pour les lignes de transport locales est due à plusieurs causes. L'évolution de la demande dans ce domaine est inférieure à la moyenne, en particulier par rapport au transport régional ferroviaire. Tandis que le trafic pendulaire n'a pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie de coronavirus en raison des possibilités de travail à domicile, le trafic de loisirs connaît, quant à lui, une progression spectaculaire. Cette différence dans l'évolution de la demande se répercute sur la clé de répartition des recettes du transport (recettes en baisse pour le transport local, mais en hausse pour le TRV).
- **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. La hausse de la demande sur les lignes ferroviaires est principalement due à la forte progression du trafic de loisirs.
- **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. C'est notamment le cas dans les régions touristiques.

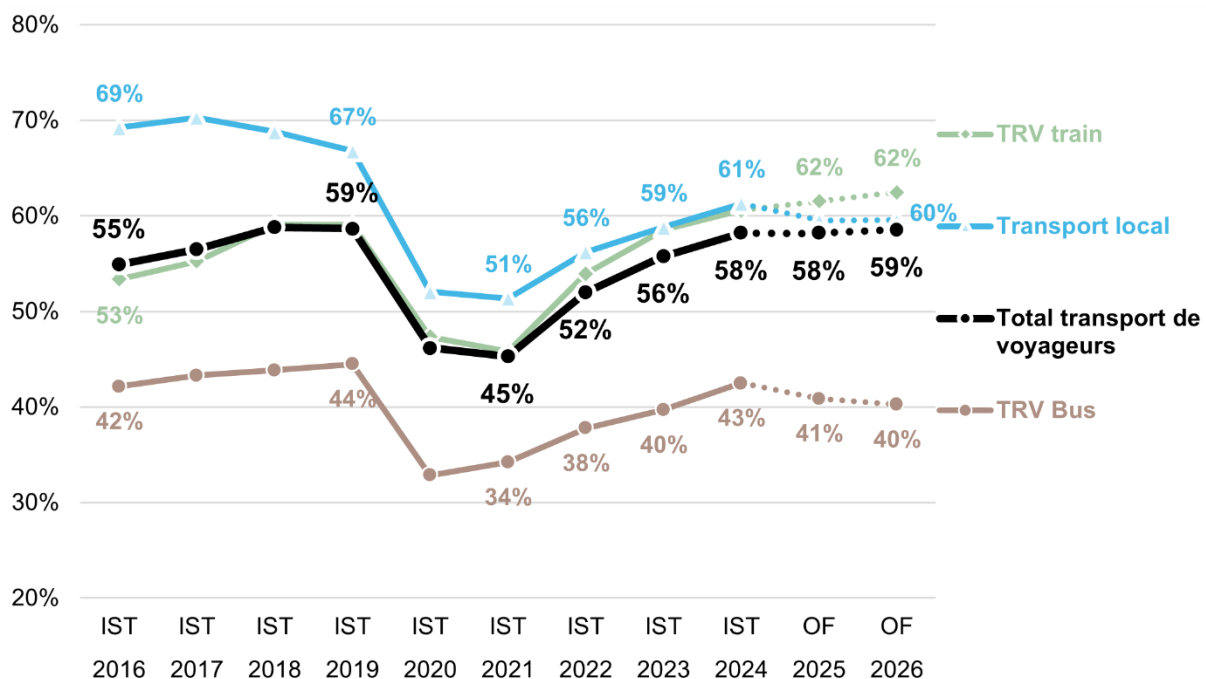


Illustration 6 : Évolution du taux de couverture des coûts dans le transport de voyageurs (sans distinction entre le trafic régional et le trafic local pour les lignes intercantionales).

3.7 Qualité des transports publics

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

- Système de mesure de la qualité (QMS)
- Enquête sur la satisfaction de la clientèle
- Sondage auprès de la population

QMS

Depuis 2018, le QMS du TRV permet à l'OFT de collecter, pour toute la Suisse, des données sur des aspects définis de la qualité au moyen de clients tests. Des mesures de la ponctualité sont également effectuées. Dans le canton de Berne, ce système est également appliqué au trafic local (QMS TL) depuis janvier 2020. 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 depuis 2018 montrent que les prestations des entreprises de transport bernoises satisfont largement aux exigences de qualité et aux valeurs définies par l'OFT.

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.

Enquête sur la satisfaction de la clientèle

Cette enquête cantonale portant sur les besoins des passagères et passagers sur les différentes lignes 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 2018 et en 2022. Dans l'enquête sur la satisfaction de la clientèle menée en 2022, la clientèle se montre globalement très satisfaite des transports publics du canton de Berne. Elle leur a ainsi attribué la note de 78 points sur 100 (contre 77 en 2018). De manière générale, le réseau, les horaires, la ponctualité et l'information de la clientèle obtiennent des scores élevés. Il y a cependant des différences selon les moyens de transport et les zones d'exploitation. Ainsi, l'offre ferroviaire obtient de moins bonnes notes que l'offre de bus. Les usagers des zones urbaines apprécient beaucoup la grande densité de l'offre. Les offres urbaines denses sont très appréciées, alors que les zones rurales, où l'offre est moins dense, ont obtenu de moins bonnes évaluations.

Les passagères et passagers attribuent de très bonnes notes au personnel, dont l'amabilité et la servabilité sont appréciées. Le personnel joue un rôle important dans l'appréciation globale des transports publics. Les interventions de contrôle des billets et la présence de personnel de sécurité suscitent des avis positifs.

Le rapport prix-prestation est l'aspect qui réalise le moins bon score. Les usagers critiquent également les informations diffusées en cas de retard ainsi que l'organisation des correspondances en cas de changements. Ils se montrent également plus critique en ce qui concerne les informations en cas de retard et la garantie des correspondances. La clientèle souhaiterait en outre davantage de places assises et de places debout dans les véhicules.

Sondage auprès de la population

Ce sondage téléphonique (par échantillonnage) auprès de l'ensemble de la population vise 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. En mars 2024, pour la neuvième fois depuis 2003, le canton de Berne a sondé la satisfaction de la population à l'égard des transports publics. Bien qu'ayant légèrement baissé, celle-ci reste élevée (voir Illustration) : 31 % des personnes interrogées se déclarent très satisfaites et 57 % plutôt satisfaites. Parmi les personnes participantes, 88 % (contre 93 % en 2020) indiquent que les trains, les trams et les bus répondent à leurs besoins. Seuls 9 % se disent plutôt insatisfaites et 1 % très insatisfaites.

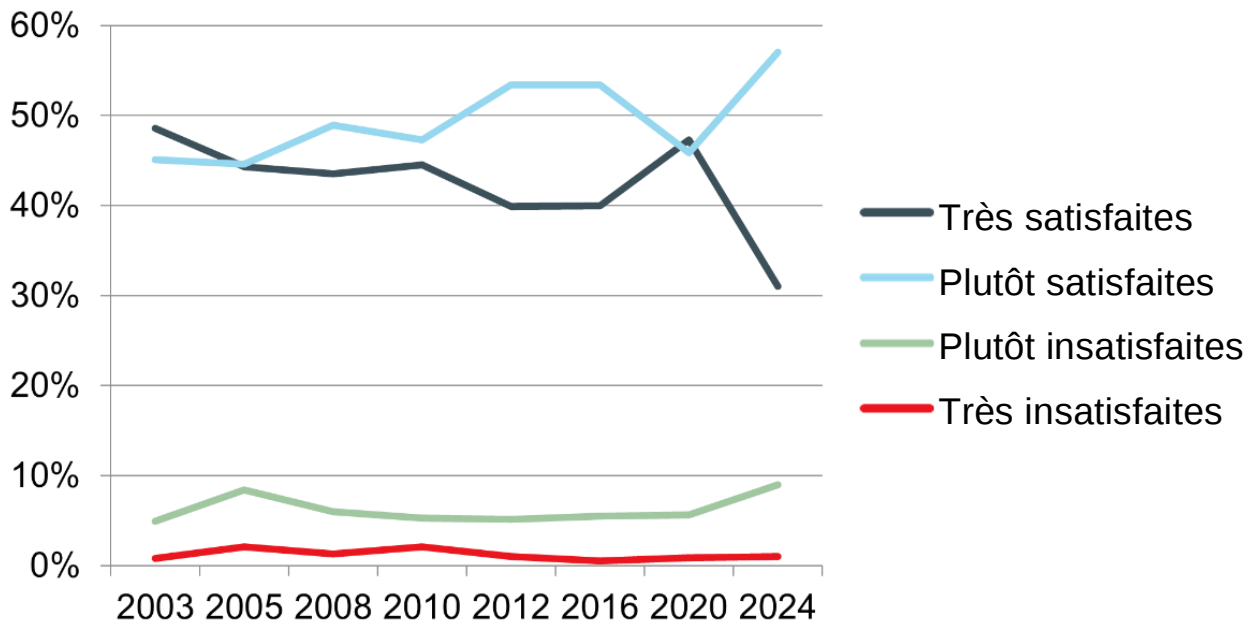


Illustration 7 : Satisfaction à l'égard des transports publics dans le canton de Berne (source : Enquête auprès de la population 2024).

Par ailleurs, le recul de la part de la population n'utilisant pas du tout les transports publics mis en évidence par le sondage depuis 2016 se confirme encore (voir Illustration) : pour la première fois, cette valeur est tombée sous les 20 %. 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.

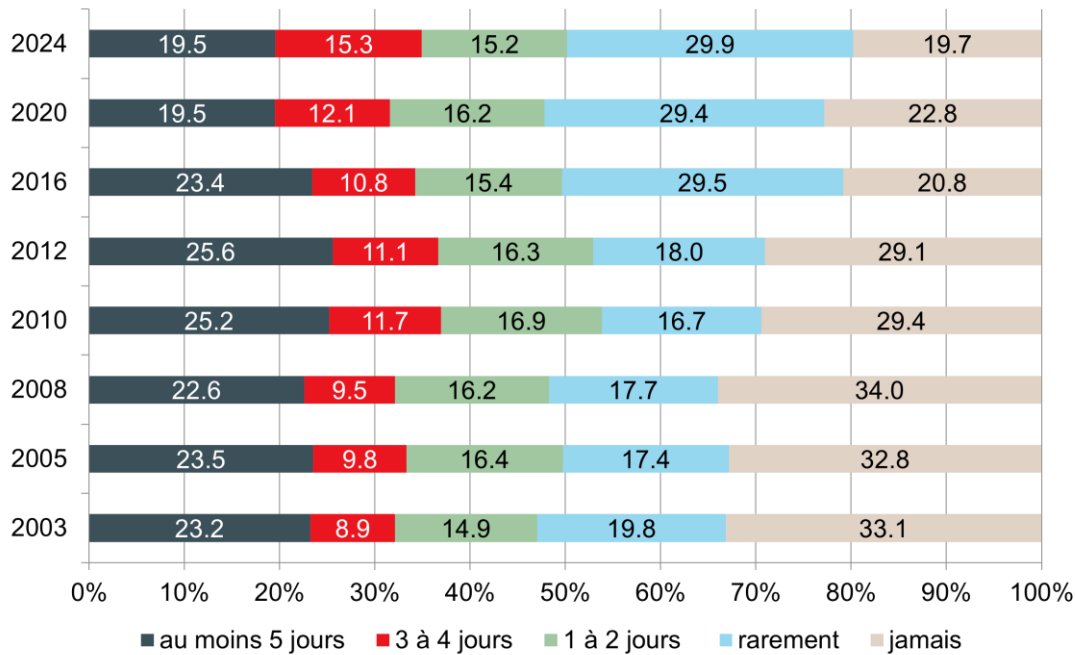


Illustration 8 : Fréquence d'utilisation des transports publics dans le canton de Berne (source : Enquête auprès de la population 2024).

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 4,74 (voir Illustration 13), en baisse par rapport au dernier sondage de 2020 (4,93).

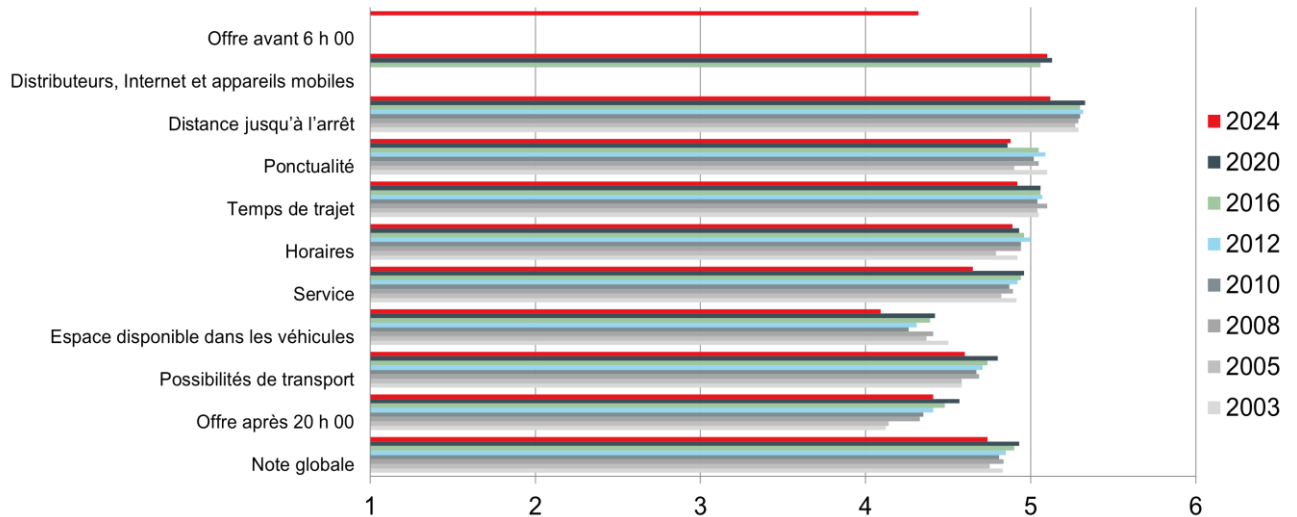


Illustration 139 : Évaluation de l'offre de transports publics dans le canton de Berne (source : Enquête auprès de la population 2024).

Pour plus de la moitié des personnes interrogées (51 %), les transports publics n'ont connu aucune amélioration ou détérioration. Un bon quart des personnes sondées voient des améliorations, surtout si elles habitent en ville et travaillent à la campagne. Les deux principales raisons évoquées par les personnes saluant des améliorations sont « les correspondances et les possibilités de changement » (41 %) ainsi que « les heures d'arrivée et de départ » (39 %). Quant aux personnes déplorant une détérioration de l'offre, elles ont principalement évoqué le « prix des trajets/des billets » (73 %) et « l'espace disponible dans les véhicules » (45 %).

3.8 Évolution de l'infrastructure des transports publics

Dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES Rail) évoqué au chapitre 2.1.2, la planification ou la réalisation des mesures suivantes, essentielles pour le canton de Berne, a commencé ces dernières années.

Aménagement du nœud ferroviaire de Berne

Le nœud ferroviaire de Berne désigne la gare de Berne ainsi que ses accès est et ouest. Deuxième plus grande gare de Suisse en termes de nombre d'usagers et d'usagères, la gare de Berne joue un rôle central dans le trafic national. Au niveau régional, elle constitue en outre le cœur du RER Berne, aussi bien pour le réseau à voie normale que pour celui à voie métrique.

La capacité du nœud ferroviaire de Berne doit être augmentée en vue d'assurer sa performance à long terme. Les différents aménagements relatifs à l'infrastructure ferroviaire et à l'environnement urbain sont élaborés et harmonisés dans le cadre du projet « Avenir de la gare de Berne » (ZBB), placé sous la conduite du canton pour le volet planification. La mise en œuvre incombe quant à elle aux entreprises ferroviaires CFF et BLS, et la coordination est assurée par l'OFT.

Le projet « Avenir de la gare de Berne » prévoit l'agrandissement progressif de la gare. La première étape, en cours, consiste en l'aménagement d'une nouvelle gare RBS sous l'actuel hall d'accès aux trains de la gare CFF. La nouvelle gare RBS comptera quatre voies, prévues pour des trains de 180 mètres. Parallèlement, les CFF vont développer leurs installations publiques en construisant un nouveau passage souterrain, qui fera office de deuxième entrée principale à côté du Bubenbergzentrum (voir Illustration 20). Afin que le flot de piétons puisse être dirigé de manière sûre et agréable depuis et vers cet accès, la circulation aux environs doit être réorganisée. Les travaux de construction de la nouvelle gare RBS et l'agrandissement des installations des CFF destinées au public ont commencé en 2018. La mise en service est prévue pour 2031.

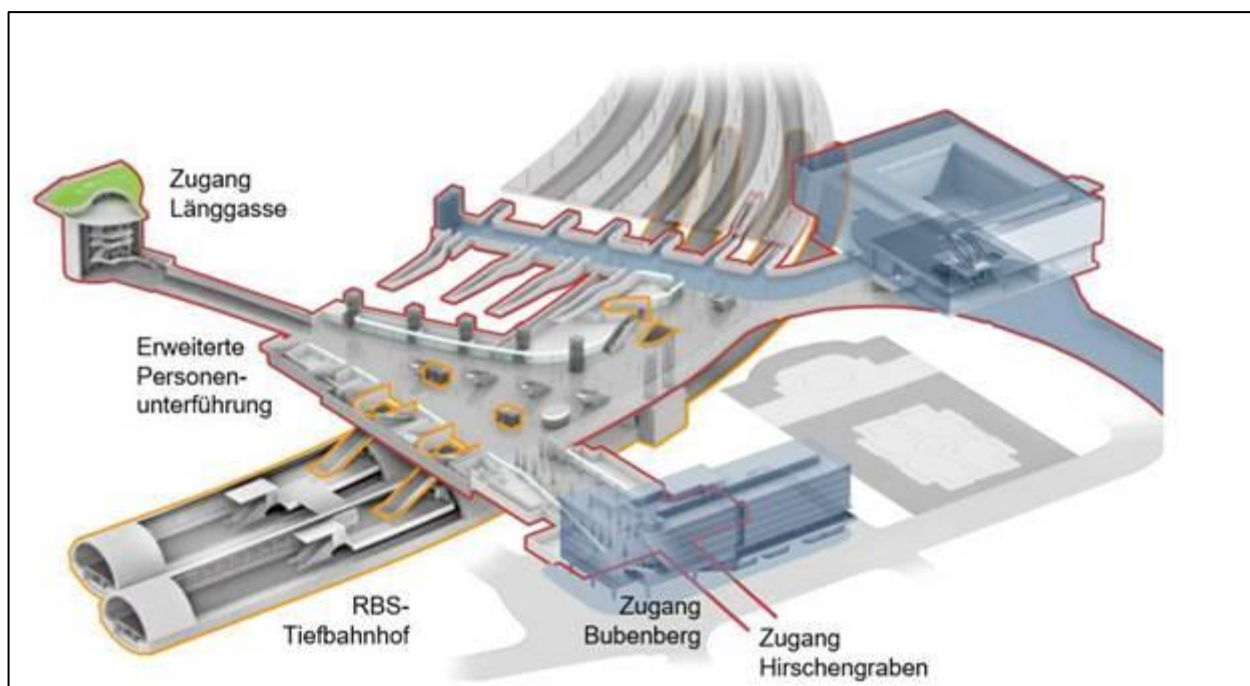


Illustration 20 : Concept global « Avenir de la gare de Berne ».

Afin que les douze quais dans le hall de la gare puissent être utilisés de manière optimale, une première étape d'aménagement consistera à améliorer la capacité des accès à la gare. Le désenchevêtrement des accès est (Wylersfeld, entre Wankdorf et Ostermundigen, Gümligen Sud) et ouest (Holligen) permettra de remédier aux conflits de cisaillement sur les différents tronçons d'accès. Le désenchevêtrement de

Wylersfeld a été mis en service en 2023 ; les autres devraient l'être entre 2027 et 2039, conformément à la planification actuelle.

Lors de la construction du désenchevêtrement de Holligen, l'arrêt Stöckacker sur la ligne ferroviaire Berne–Neuchâtel sera déplacé à l'arrêt Europaplatz, avec une mise en service prévue pour 2028. Ce changement améliorera considérablement les correspondances entre les RER aux arrêts Europaplatz et permettra de relier facilement le nouveau campus de la Haute école spécialisée bernoise, qui est construit à proximité du nouvel arrêt. En vertu des règles de financement en vigueur, la ville et le canton de Berne participent aux coûts du nouvel arrêt aux côtés de la Confédération. Le chantier de ce projet d'envergure a commencé début 2025. La mise en service devrait être échelonnée entre 2029 et 2034.

Un désenchevêtrement est prévu entre les gares de Wankdorf et d'Ostermundigen, pour améliorer le trafic de RER. Il est prévu de construire sous les voies existantes un nouveau tunnel ferroviaire, le « Wankdorftunnel », pour que les trains de marchandises et ceux de voyageurs n'aient plus à se croiser sur les mêmes voies. Le début des travaux est prévu pour 2026 et la mise en service pour 2038.

On prévoit de créer un tunnel ferroviaire – un ouvrage dit de désenchevêtrement, d'environ 450 mètres de long – sous l'actuel tronçon reliant Muri et Rüfenacht/Allmendigen. Le désenchevêtrement de Gümli-Süd contribue à augmenter la capacité et à améliorer la stabilité des horaires du trafic ferroviaire entre Berne Wankdorf et Mösigen, et entre Konolfingen et Langnau. La procédure d'autorisation est en cours. Le début des travaux est prévu pour 2026 et la mise en service pour 2032.

Une voie de rebroussement et une voie de garage pour les trains longue distance seront construites à Münsingen, en position médiane. Cette voie de rebroussement permettra de mettre en place une cadence au quart d'heure pour les RER circulant entre Flamatt et Münsingen. Ce projet est encore en phase d'élaboration ; sa mise en œuvre est pour le moment prévue pour 2037.

À Berne Brünnen, il est prévu de construire une troisième voie pour le rebroussement des RER. Grâce à celle-ci, il sera possible de mettre en place une cadence au quart d'heure entre Wankdorf, Berne et Brünnen, avec arrêt dans toutes les gares, soit une offre plus attrayante pour les usagères et usagers. Ce projet est encore en phase d'élaboration ; sa mise en œuvre est pour le moment prévue à partir de 2035.

Aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg

Le tunnel de base du Lötschberg (TBL) comporte actuellement un tronçon à voie unique de 21 kilomètres. Le Parlement fédéral a donné son aval pour l'aménagement du TBL dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035. Le tube de 14 km de long existant pour l'heure à l'état de gros œuvre entre Ferden et Mitholz sera ainsi équipé des installations de technique ferroviaire (voir Illustration). Ces travaux permettront d'assurer la cadence semi-horaire pour les trains longue distance Berne–Brigue et de faire transiter des trains de marchandises supplémentaires par le tunnel de base, ce qui sera très bénéfique pour la rentabilité du trafic marchandises. Dans le message 2026 sur l'aménagement ferroviaire, le Parlement fédéral donne son aval pour l'aménagement d'une double voie de bout en bout dans le tunnel. Cette décision permet de procéder à l'aménagement sans fermer totalement le tunnel pendant huit mois, laisse plus de souplesse pour l'exploitation et permet à tous les trains de marchandises de passer par le tunnel, avec pour conséquences d'importantes économies d'énergie pour ce type de trafic.

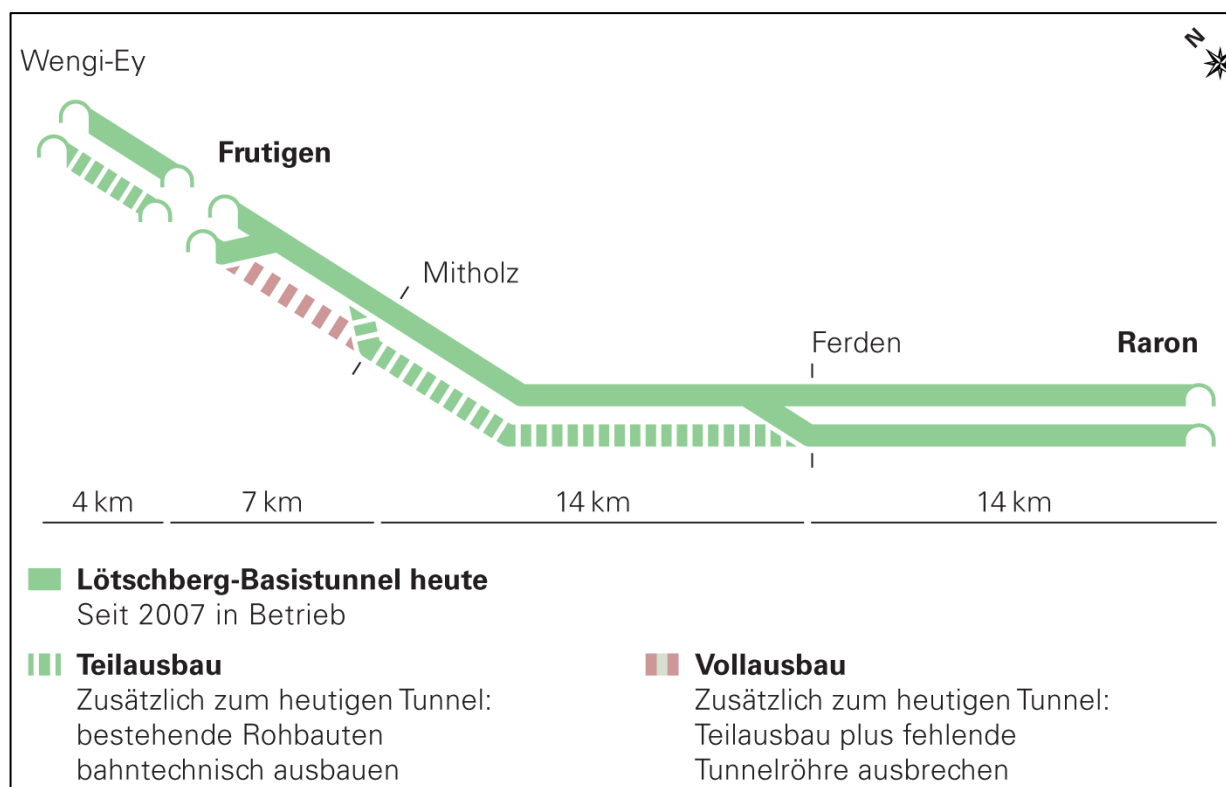


Illustration 21 : Vue d'ensemble du tunnel de base du Lötschberg.

L'autorisation de travaux concernant l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg a été délivrée mi-2022 par l'OFT. Elle n'est toutefois pas encore entrée en force, en raison d'un recours en suspens. La demande d'autorisation pour l'aménagement complet pourra être déposée dès lors qu'une autorisation ayant force exécutoire aura été délivrée. En l'état actuel des connaissances, le tunnel complètement aménagé devrait pouvoir entrer en service à partir de 2035.

Autres projets

Outre les projets détaillés ci-dessus, les projets suivants, tout aussi importants, sont en cours :

- extension des capacités de la liaison Gléresse–Douanne avec un nouveau tunnel à deux voies (en cours de réalisation pour une mise en service en 2029) ;
- double voie Liebefeld–Köniz (études préliminaires) ;
- nouvelle station de croisement de Leissigen (procédure d'autorisation en cours pour une mise en service à partir de 2027) ;
- voie de dépassement pour le transport de marchandises à Oberwangen (calendrier encore à déterminer) ;
- extension des capacités pour RBS (S7, S8 et ligne de tram 6, étude de projet en cours pour une mise en service vers 2030) ;
- nouveaux arrêts Saint-Imier La Clef (procédure d'autorisation en cours pour une mise en service en 2027), Kleinwabern (étude de projet en cours pour une mise en service en 2028), Thoun Nord (étude de projet en cours pour une mise en service au plus tôt en 2034).

Ces mesures sont complétées par d'autres de moindre envergure en divers endroits du réseau de train et de tram.

- À La Heutte, il est prévu de construire un point de croisement. Celui-ci facilitera la transformation de la gare de Péry-Reuchenette, en entraînant de légères adaptations au niveau de l'offre horaire sur les lignes Biel/Bienne–La Chaux-de-Fonds/Moutier (actuellement en projet, autorisation de projet à partir de 2028).
- À Brüttelen, en direction de Finsterhennen, un doublement de la voie est prévu pour permettre les correspondances à Ins (procédure d'autorisation en cours, mise en service en 2029).

- À l'initiative du canton de Lucerne, le déplacement du terminus St Urban de la ligne Langenthal–St. Urban est envisagé en vue de mieux desservir la clinique psychiatrique du canton de Lucerne. Ce déplacement sert les intérêts du canton de Berne dans la mesure où une grande partie des travailleurs résident dans le canton de Berne ou rejoignent la clinique via Langenthal.
- Il est prévu d'augmenter la capacité entre Wanzwil et Soleure, ce qui devrait entraîner à partir de décembre 2026 une amélioration de l'offre ferroviaire dans le trafic régional entre Olten et Bienne.
- À Langenthal, il est prévu de mettre en place une ligne de raccordement/« boucle » à Önz. Il s'agit en effet d'un prérequis pour l'instauration de la cadence au quart d'heure entre Berne et Zurich (actuellement à l'étude, pour une mise en service à partir de 2033).
- Doublement de la voie entre Melchenbühl et Gümlingen pour mettre en place une cadence à 7,5 minutes sur la ligne de tram 6 Berne–Gümlingen Siloah (actuellement à l'étude, pour une mise en service à partir de 2033).
- Doublement de la voie entre Bolligen et Deisswil pour mettre en place une cadence à 7,5 minutes jusqu'à Deisswil (actuellement en phase préparatoire, pour une mise en service à partir de 2029).
- Voie de rebroussement à Zollikofen pour la mise en place d'une cadence à 7,5 minutes sur le RBS aux heures de pointe (calendrier à définir).
- Nouveau point de croisement entre Zweisimmen et Saanenmöser à Äbeni-Weid pour l'amélioration des correspondances (étude de projet en cours, pour une mise en service à partir de 2029).

Transports '45 : réexamen et priorisation du développement ferroviaire sur mandat du DETEC

Courant 2022, les CFF et l'OFT ont indiqué qu'en l'état, le projet d'offre 2035 (PO35) ne permettait pas de garantir la stabilité de l'exploitation, d'une part en raison d'exigences accrues de la part des CFF en matière de fiabilité et de ponctualité, d'autre part en raison d'infrastructures insuffisantes dans certaines gares et du manque d'installations de garage.

En outre, le projet de franchissement rapide des courbes par les nouveaux trains duplex pour le trafic grandes lignes, notamment entre Berne et Lausanne, a été abandonné pour des raisons techniques, le confort de roulement étant impossible à garantir.

Ces nouvelles bases de planification ont servi à la révision (consolidation) du PO35 entre le début de l'année 2023 et l'automne 2024. Des extensions supplémentaires de l'infrastructure sont nécessaires pour permettre d'atteindre les objectifs de prestations du PO35. Dans le canton de Berne, la construction d'une voie supplémentaire entre Wankdorf et Löchligut est notamment requise afin de faciliter l'accès des trains par l'est à la gare de Berne. Selon la Confédération, la mise en œuvre du PO35 engendrera des surcoûts de l'ordre de 8,5 milliards de francs au total. À cela s'ajoutent les surcoûts liés aux projets existants (3 milliards de francs) et aux diverses adaptations dans les gares (2,5 milliards de francs), par exemple pour réduire les trajets de correspondance à Interlaken Est.

Devant le niveau élevé de ces surcoûts (14 milliards de francs au total), Albert Rösti, conseiller fédéral, a souhaité classer les nombreux projets ferroviaires par ordre de priorité. L'EPF de Zurich a été chargée d'examiner et de prioriser les projets se trouvant actuellement en phase d'étude et a rendu ses résultats en octobre 2025. Dans le canton de Berne, de nombreux projets sont concernés, comme la construction d'une voie de rebroussement à Münsingen et à Brünnen, très importante pour le RER bernois, ou les projets du RBS à Worblental et à Gümligen, ou encore les nouveaux arrêts prévus à Saint-Imier, Kleinwaben et Thoun Nord.

Le DETEC prévoit de lancer en juin 2026 la consultation au sujet de la prochaine étape d'aménagement (message 2027).

3.9 Évolution de la communauté tarifaire Libero

3.9.1 Communauté tarifaire Libero

L'ancienne communauté tarifaire BeoAbo a été intégrée dans la communauté tarifaire Libero en décembre 2019. Après avoir surmonté la crise liée au coronavirus, Libero tire désormais profit de la croissance du trafic de loisirs dans l'Oberland bernois, en tant que destination touristique attrayante, en particulier en ce qui concerne les titres de transports individuels.

Aujourd'hui, près de 65 % des titres de transport sont achetés au moyen d'un smartphone. La part des abonnements dans le chiffre d'affaires est en constante baisse, du fait de cette simplicité d'accès aux billets individuels, mais aussi des nouveaux besoins de la clientèle. La pandémie de coronavirus a mis en lumière l'importance d'une clientèle régulière : les abonnements sont indispensables pour garantir la stabilité du financement des transports publics. Ils présentent en outre l'avantage de contribuer au transfert du trafic vers les transports publics, respectueux du climat, lorsqu'ils sont utilisés pour des trajets de loisirs.

Aujourd'hui, de nombreuses personnes accomplissent une partie de leur travail à domicile. Le travail à temps partiel est lui aussi largement répandu. Afin d'offrir une réponse adaptée à ces modèles de travail flexibles, la communauté tarifaire Libero a revu sa tarification et sa gamme de cartes journalières en 2022.

La clientèle a immédiatement accueilli favorablement ces nouvelles propositions, plus simples et attractives. Afin de compenser en partie l'augmentation des coûts liés aux salaires et au matériel, la branche des transports publics a décidé d'augmenter les tarifs de près de 4 % pour toute la Suisse en 2024. Il s'agissait des premières mesures tarifaires générales adoptées depuis décembre 2016.

Afin d'encourager le recours aux abonnements, la communauté tarifaire Libero a principalement relevé les prix des titres de transport individuels (billets individuels, cartes journalières, cartes multicourses) d'environ 10 %. Cependant, les effets de ces hausses de prix pour la clientèle ont été atténués par l'offre nationale demi-tarif PLUS introduite au même moment, qui donne droit à des rabais de 20 à 30 % sur les billets individuels et les cartes journalières. La tarification s'effectuant désormais selon les principes nationaux, les prix des abonnements mensuels ont été très légèrement relevés et ceux des abonnements annuels baissés.

3.9.2 Évolution des prix de la communauté tarifaire Libero

Les tarifs des titres de transport individuels sont identiques dans toutes les zones Libero. En ce qui concerne les abonnements, les prix appliqués dans les zones des anciennes communautés tarifaires BeoAbo (Oberland bernois) et ABO zigzag (Biel/Bienne, Seeland, Jura bernois) sont réduits par rapport à ceux de la zone centrale Libero. Ils seront néanmoins alignés de manière progressive. Les tarifs sont fixés par la communauté tarifaire, qui est composée de 27 entreprises de transport ainsi que des cantons de Berne et de Soleure en tant que commanditaires. Conformément au contrat instituant la communauté tarifaire Libero, celle-ci est en principe tenue de suivre l'évolution des tarifs nationaux.

L'évolution des prix des cinq dernières années est illustrée ci-après en se fondant sur le prix de base des titres de transport pour 1 à 2 zones ainsi que pour 5 zones.

Titres de transport individuels

Les prix des billets individuels sont restés stables de 2016 à 2023. Ils servent de base à la fixation des prix pour les cartes journalières, les cartes multicourses et les cartes multijours. En 2022, la tarification des cartes journalières a été simplifiée : dorénavant, leur prix correspond toujours à deux billets individuels (aller et retour). Le rabais de 10 % sur les cartes multijours a été introduit au même moment. Le prix des billets individuels a été relevé d'environ 10 % en 2024.

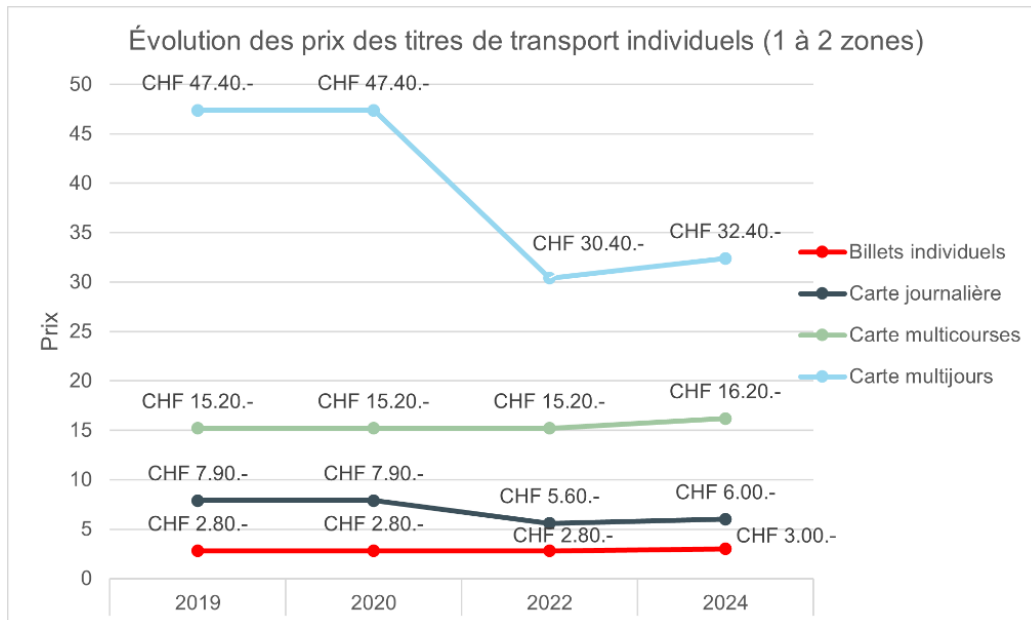


Illustration 22 : Évolution des prix des titres de transport individuels (1 à 2 zones).

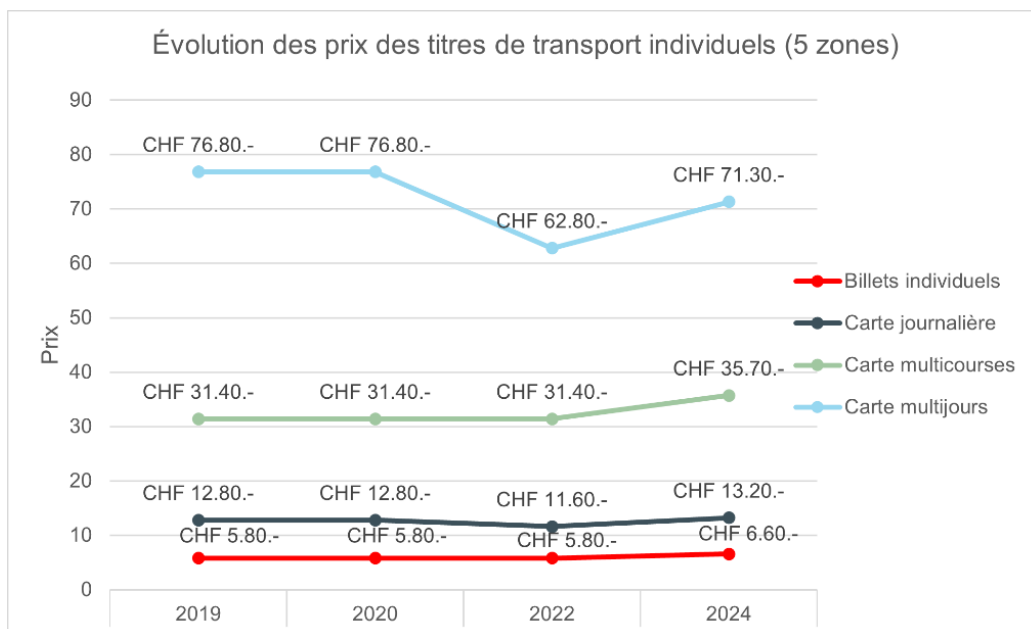


Illustration 14 : Évolution des prix des titres de transport individuels à 5 zones).

Abonnements mensuels

Les prix de base des abonnements sont restés stables de 2016 à 2023. Dans le secteur de l'ancienne communauté tarifaire BeoAbo, l'intégration à la communauté tarifaire Libero en 2020 a bouleversé les prix vers le haut comme vers le bas, car, si le prix par zone a augmenté depuis, les zones sont toutefois beaucoup plus grandes qu'avant. La hausse de prix appliquée en 2024 a conduit à un léger rapprochement du tarif réduit toujours appliqué dans les anciennes communautés tarifaires ABO zigzag et BeoAbo.

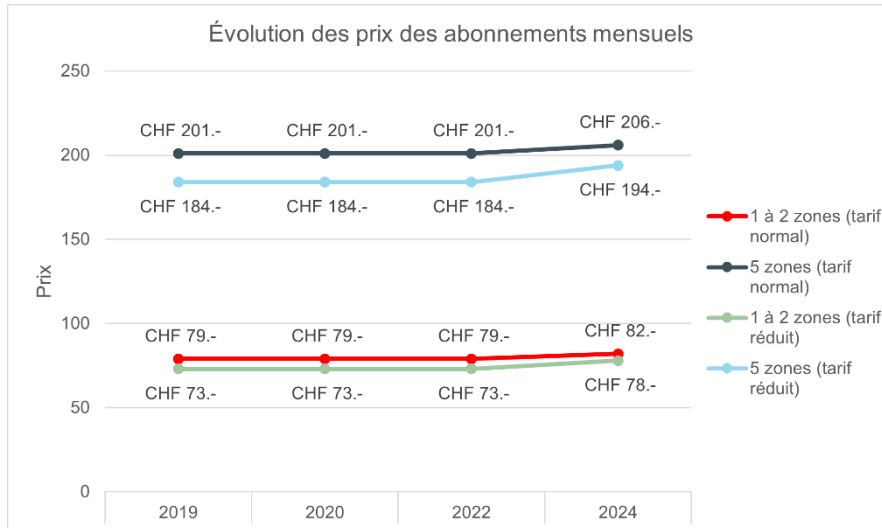


Illustration 24 : Évolution des prix des abonnements mensuels.

Abonnements annuels

Les prix des abonnements annuels sont déterminés sur la base des abonnements mensuels, si bien que l'évolution des prix peut en principe être analysée de la même manière.

Depuis 2024, les prix des abonnements annuels sont toujours fixés en appliquant un facteur 9 aux abonnements mensuels. Auparavant, un facteur 10 était appliqué dans les zones centrales de Berne, Biel/Bienne et Soleure. La communauté tarifaire Libero a donc suivi les règles de tarification du trafic national, en conséquence de quoi les prix des abonnements annuels ont fortement baissé.

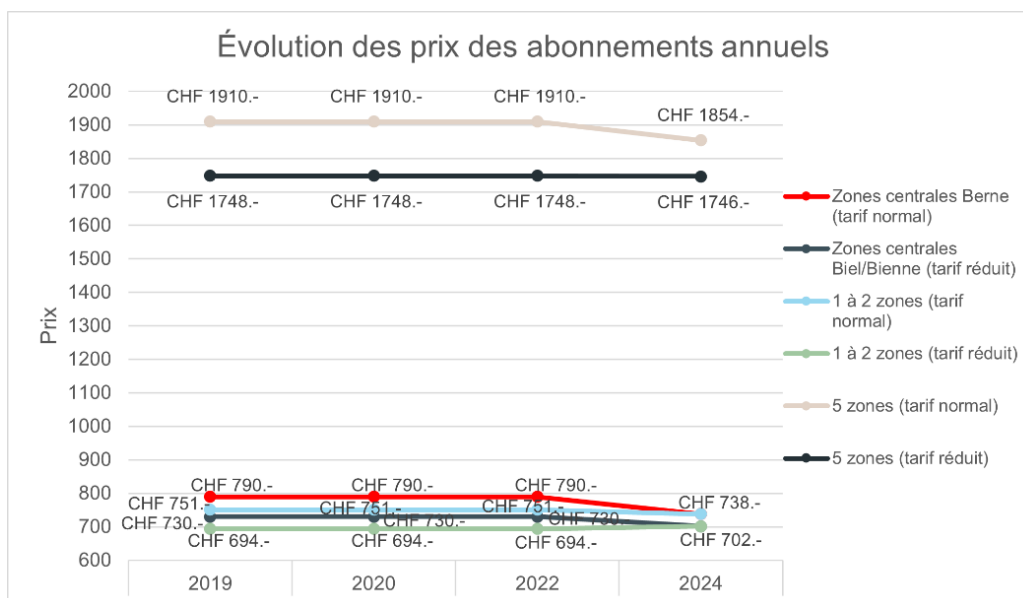


Illustration 15 : Évolution des prix des abonnements annuels.

Synthèse

Les tarifs sont une composante essentielle du financement des transports publics. En achetant leur billet, les clientes et clients supportent eux-mêmes une bonne moitié des frais de déplacement par les transports publics. Les prix doivent pouvoir continuer de suivre l'évolution des coûts à un niveau adéquat. Si le canton de Berne décidait de geler ou de diminuer les tarifs, les coûts qu'une telle mesure entraînerait seraient inévitablement à la charge des pouvoirs publics.

4 Principes et objectifs de la planification cantonale des transports publics

4.1 Bases et objectifs de la politique des transports du canton

Objectifs de la politique cantonale des transports

Conformément à l'article 34, alinéa 2, de la Constitution cantonale, le canton et les communes encouragent les transports publics et l'adoption de moyens de transport respectueux de l'environnement.

Dans la loi sur les transports publics (LCTP), ce principe est concrétisé à l'article concernant l'objectif.

- La loi doit garantir une offre suffisante du point de vue économique et social en termes de prestations de transports publics, et ce avec une utilisation la plus économique possible des moyens.
- L'impact sur l'environnement et la consommation énergétique de l'ensemble des transports doivent être réduits et une urbanisation ordonnée doit être encouragée.
- À cet effet, le canton doit
 - encourager le transfert du trafic privé des personnes et des biens vers les moyens de transports publics ;
 - améliorer la coordination entre le transport public et le trafic individuel ;
 - entretenir une coopération active avec les cantons voisins.

Stratégie de mobilité globale du canton de Berne 2022

La stratégie de mobilité globale du canton de Berne 2022 (stratégie de mobilité globale ; SMG 2022) établit les fondements d'une vision à long terme pour la politique de mobilité cantonale. Elle vise à créer un système de transport efficient, sûr et durable pour le canton.

La stratégie remaniée et élargie tient compte des évolutions dans le contexte de la mobilité, l'offre de transports et les comportements des usagers et usagères dans le canton de Berne. La Stratégie de mobilité globale du canton de Berne 2022 présente les objectifs supérieurs et les stratégies qui doivent guider le gouvernement dans l'accomplissement de ses tâches dans le domaine de la mobilité.

La SMG 2022 est fondée sur la stratégie ETG (éviter, transférer et gérer harmonieusement le trafic), déjà bien éprouvée. Intégrant désormais une quatrième stratégie partielle (mettre en réseau), elle devient la stratégie ETGM. La stratégie entend ainsi améliorer la mise en réseau des différents moyens de transport pour créer des chaînes de mobilité multimodales attractives (qui combinent p. ex. le vélo, les transports publics, le partage de véhicules et les moyens de locomotion individuels). Elle établit le cadre nécessaire à la mise en place et au développement de l'interconnectivité également au niveau numérique.

La SMG 2022 comporte également un autre élément nouveau : les champs d'action, neuf domaines dans lesquels sont définis les différents instruments de planification cantonaux visant à concrétiser la stratégie. L'avancement de sa mise en œuvre est contrôlé tous les quatre ans dans le cadre d'un monitoring et d'un controlling. La SMG 2022 a été adoptée par le Conseil-exécutif le 29 juin 2022 et s'applique à l'ensemble des planifications au niveau cantonal, et donc à l'arrêté sur l'offre.

Concrètement, la mobilité collective s'articule autour des axes et champs d'action suivants :

- Étendre l'offre de TP en fonction de la structure urbaine (2.3)
- Encourager les offres de partage et de mise en commun (covoiturage) (2.5)
- Promouvoir de manière ciblée dans le trafic touristique et de loisirs les solutions innovantes et intéressantes pour les TP et le trafic cycliste et piéton (2.6)
- Encourager les formes de propulsion respectueuses de l'environnement, silencieuses et efficaces du point de vue énergétique (3.2)
- Garantir le financement et la viabilité financière des infrastructures de transport (3.4)
- Promouvoir les interfaces de transport (4.1)
- Axer les systèmes tarifaires sur une utilisation multimodale (4.2)
- Garantir le raccordement du canton de Berne au trafic ferroviaire et aérien international (4.3)
- Exploiter les potentiels du numérique (4.5)

Indications pour les champs d'action de l'axe directeur (2.3)

- Exploiter l'offre de transports publics de manière efficace, adéquate et respectueuse de l'environnement. Étendre l'offre de transports publics selon la structure urbaine et la compléter de manière ciblée au moyen d'offres à la demande. Garantir des trajets sans obstacle (accès aux constructions et installations, communication, véhicules) et mettre en œuvre les prescriptions de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées. Faire en sorte que la part des transports publics dans la répartition modale des transports soit élevée pour tous les types de trajets (travail, loisirs, achats).

Plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal présente les perspectives de développement territorial dans le cadre du projet de territoire. En matière de transports, le projet de territoire définit les objectifs thématiques suivants :

- Utiliser le sol avec mesure et concentrer l'urbanisation :
L'idée est d'orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti.
- Faire concorder le développement des transports et l'urbanisation :
L'urbanisation doit être conçue de manière à générer aussi peu de trajets que possible, à promouvoir un trafic rationnel et à assurer la prédominance des transports publics et de la mobilité douce dans la répartition modale. Il convient par conséquent de confiner l'implantation des affectations générant un trafic important aux périmètres bien desservis par les réseaux de transports publics et de mobilité douce.
La promotion des transports publics doit se poursuivre, en particulier aux endroits densément peuplés, là où il est possible d'atteindre un maximum d'effets en termes d'accessibilité, de réduction des coûts et de protection de l'environnement. Les transports publics jouent un rôle essentiel dans l'urbanisation du canton de Berne, en particulier dans les villes et les communes relevant des types d'espace « centres urbains des agglomérations » et « ceintures des agglomérations et axes de développement ».
- Créer des conditions propices au développement économique :
Il importe de créer des conditions appropriées en termes d'aménagement du territoire, à savoir mettre les surfaces nécessaires à la disposition des entreprises et permettre une desserte rationnelle qui diminue le coût des infrastructures.

À partir de l'objectif thématique « Faire concorder le développement des transports et l'urbanisation », le plan directeur cantonal identifie des stratégies et des champs d'action majeurs :

- Utiliser le bon moyen de transport au bon endroit : Il n'est possible de proposer des transports attractifs et bon marché que lorsque les moyens de transport sont utilisés là où leurs avantages sont mis en valeur.
- L'urbanisation s'oriente en priorité sur les infrastructures destinées aux transports publics existantes. Il s'agit d'encourager les transports publics et l'adoption de moyens de transport respectueux de l'environnement.
- Les axes relatifs aux transports publics dans le projet de territoire du canton de Berne revêtent ainsi une importance capitale et le critère de la desserte d'une commune par les transports publics devient déterminant pour l'attribution d'un type d'espace à une commune. Des hypothèses de croissance de

la population plus élevées sont adoptées pour les communes-centres (bien desservies par les transports publics). À l'inverse, la définition de la stratégie de réseau et d'offre des transports publics tient compte des besoins variés de mobilité inhérents aux différents types d'espace.

- Le canton veille à ce que les infrastructures soient développées en fonction de la demande, en réfléchissant à des mesures visant à mieux exploiter les capacités actuelles avant d'en construire de nouvelles.
- Le plan directeur fixe pour objectifs de freiner le mitage du territoire et de favoriser l'urbanisation interne. Les nouvelles zones d'habitation, zones mixtes et zones centrales devront presque sans exception être situées dans des secteurs bien desservis par les transports publics : la corrélation en vigueur depuis déjà de nombreuses années entre la création de nouvelles zones à bâtir et la desserte par les transports publics est ainsi renforcée.

4.2 Principes et définition de l'offre de transports publics

Les bases légales de la Confédération et du canton, ainsi que les objectifs de la politique cantonale en matière de transports permettent de définir certains principes.

Il faut assurer, pour l'ensemble du canton, une offre de base attractive en matière de transports publics, qui soit adaptée à la demande et aux potentiels existants.

En règle générale, les localités d'une certaine importance, ainsi que les lieux d'habitation et de travail importants, doivent être desservis de manière adéquate. Les transports publics jouent un rôle important sur les plans social, économique et politico-régional. Service public, ils permettent aux citoyens et aux citoyennes du canton d'avoir accès à la mobilité et aux services ainsi qu'aux centres de ravitaillement situés en dehors de leur commune.

Les transports publics sont le mode de transport de base à l'intérieur des agglomérations et entre elles.

La demande élevée en prestations de transport dans et entre les agglomérations est une condition justifiant l'engagement de moyens en faveur des transports publics comme alternative au transport individuel. Les transports publics y représentent le mode de transport de base, qui doit y occuper une place plus importante que le transport individuel motorisé. Dans les agglomérations, l'offre en transports publics doit être assez étoffée de sorte qu'une part si possible importante des personnes ait recours à ce mode de transport. Entre les agglomérations, des trains longue distance doivent asseoir le positionnement des transports publics. Il est essentiel que le trafic longue distance dispose de bonnes liaisons avec les transports publics des agglomérations et le trafic lent. En plus des objectifs en matière de protection de l'environnement, il est également souhaitable que le réseau routier, qu'il n'est guère possible d'étendre, soit accessible à ceux qui sont obligés d'avoir recours au transport par la route.

Les transports en commun et le trafic individuel motorisé assurent conjointement la couverture des besoins dans les centres régionaux et leur bassin de population ainsi que dans les zones à densité de population moyenne. Le but est d'assurer la meilleure complémentarité possible entre ces deux solutions de transport.

Dans les centres régionaux et les zones à densité de population moyenne, il y a des limites au remplacement du trafic individuel motorisé par les transports publics. En fonction des caractéristiques de chaque secteur, et notamment des contraintes imposées aux personnes et à l'environnement, la priorité doit être donnée soit aux transports publics, soit au trafic individuel, mais il ne s'agit pas d'exclure totalement l'un ou l'autre. Une importance particulière doit être accordée à la mobilité combinée (park-and-ride, bike-and-ride).

Dans les zones à faible densité de population, les transports publics garantissent une mobilité minimale.

Pour promouvoir le développement économique et freiner l'exode rural, les régions à faible densité de population doivent disposer de bonnes liaisons de transport. Malgré un degré de motorisation important, de grands groupes de la population (p. ex. les jeunes et les personnes âgées) n'ont pas la possibilité d'utiliser un véhicule privé. L'intégration sociale et économique exige toutefois un minimum de mobilité pour tous. Les transports publics qui devraient être proposés dans ces régions doivent par conséquent assurer une desserte minimale et il faut veiller à engager les moyens de manière appropriée. Les modes d'exploitation non conventionnels conviennent également dans ce cas (bus sur appel, bus de citoyens). Il reste à savoir si, au cours des prochaines années, les nouvelles technologies (véhicules autonomes) permettront aux zones à faible densité de population d'être desservies à moindre coût.

Il faut faire coïncider l'offre et la demande. Les paramètres déterminants à cet effet sont arrêtés dans l'ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT).

La demande existante est le facteur le plus important dans l'élaboration et l'aménagement de l'offre. La demande potentielle peut également entrer en ligne de compte dans certains cas.

Conformément à la loi sur le transport de voyageurs (LTV), il est impératif de satisfaire la demande existante. Il faut assurer le transport de l'ensemble des usagers en veillant à une qualité acceptable, ce qui implique la mise à disposition des capacités nécessaires. Les règles pour faire coïncider l'offre et la demande sont établies dans l'ordonnance sur l'offre.

Lors de l'élaboration de l'horaire, il faut viser un système cadencé, de bonnes correspondances et l'utilisation efficace des moyens d'exploitation.

Le réseau national de trains InterCity et directs repose sur un système cadencé, c'est-à-dire que les départs et les arrivées ont lieu toutes les demi-heures ou toutes les heures. Le transport régional doit lui aussi fonctionner selon un système cadencé, auquel il ne pourra être dérogé qu'exceptionnellement si le marché l'exige. Pour assurer au maximum la continuité de la chaîne de transport, il faut optimiser les correspondances. De plus, les horaires doivent être conçus de manière à tirer le meilleur parti possible des moyens d'exploitation.

Les transports publics doivent être conçus de manière à convenir aux personnes handicapées.

La loi sur l'égalité pour les handicapés exige que les aménagements des transports publics (constructions, installations, systèmes de communication, distribution de billets) et les véhicules soient adaptés aux besoins des personnes handicapées. Selon l'article 11 LHand, des exceptions sont admises lorsqu'il y a disproportion entre l'avantage qui sera procuré aux personnes handicapées et les dépenses qui en résulteraient (voir chapitre 4.5.2).

L'offre en transports publics est développée avec prévoyance.

La qualité de l'offre des transports publics est en grande partie déterminée par les infrastructures. Des adaptations au niveau des infrastructures (rail et route) nécessitent en général un important engagement de moyens et un horizon de planification et de réalisation relativement long. De plus, une partie des usagers des TP perçoivent les changements de l'offre comme une dégradation des conditions, soit parce que les avantages s'accompagnent de certains inconvénients, soit parce qu'ils peuvent également être à l'origine de modifications de comportements. Pour le développement des transports publics, il est donc essentiel que les acteurs concernés optent pour une démarche coordonnée et que les planifications soient effectuées sur le long terme. Les offres doivent par ailleurs être développées de manière à ce que le déroulement des différentes étapes soit logique et qu'il ne soit pas nécessaire de revenir sur les changements introduits. Dans cette procédure, le canton, commanditaire de l'offre et partenaire de financement des infrastructures, joue un rôle central.

Pour les trajets de 15 minutes au plus, voyager debout est considéré comme étant tolérable.

Il n'est pas économiquement judicieux de dimensionner l'offre de TP uniquement en fonction du nombre de places assises. Les passagers n'exigent pas non plus de disposer d'une place assise dans tous les

cas. Dans les véhicules dotés de zones aménagées en conséquence, de nombreux passagers choisissent de rester debout pour de petits trajets même s'il reste des places assises.

Exigences minimales selon l'article 11 OOT

Concernant les lignes qui n'atteignent pas les exigences minimales en matière de demande et/ou de couverture des coûts, il incombe aux régions d'y remédier lors de l'élaboration des schémas d'offre régionaux. Des mesures visant à augmenter l'efficacité et la demande doivent être élaborées en collaboration avec les entreprises de transport. Si cela s'avère nécessaire, les entreprises doivent proposer des modifications fondamentales telles que le changement de tracé, de moyen de transport, de type de véhicule ou encore la réduction d'une offre. L'OTP encadre les travaux correspondants et, le cas échéant, propose d'autres solutions, comme défini aux articles 11 et 12 OOT. Il s'agit ici d'une tâche permanente incombant aux régions. Pour une grande partie de ces lignes, le potentiel d'optimisation a été plusieurs fois évalué et les mesures correspondantes mises en œuvre. Ces modifications n'ont malheureusement pas toujours permis d'atteindre les exigences minimales. Les lignes étant opportunes et jouant un rôle important pour la population locale, l'on propose pour de nombreuses d'entre-elles de conserver l'offre actuelle.

4.3 Évolution de l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics

4.3.1 Nouvelle répartition des niveaux d'offre

L'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (OOT) définit le cadre de la planification de l'offre ainsi que des conventions d'offre de prestations entre le canton et les entreprises de transport. Elle a fait l'objet de plusieurs révisions ponctuelles depuis son entrée en vigueur en 1997, la dernière remontant à 2021 pour intégrer l'offre de nuit à l'offre cantonale.

Les niveaux d'offre ont été définis il y a près de 30 ans. Dans toutes les régions, l'offre était alors bien plus limitée qu'aujourd'hui et les transports publics étaient donc moins utilisés. Dans le trafic régional, les offres à la cadence horaire semblaient à l'époque étoffées, tandis qu'à présent, les cadences semi-horaires sont devenues monnaie courante. Sans compter qu'il existe des contradictions entre l'OOT et les conditions-cadres introduites ultérieurement au niveau fédéral et que la motion 133-2021 qui a été déposée implique d'adapter certaines dispositions de l'OOT. L'évolution de l'ordonnance permettra de simplifier le travail de planification. Elle rendra aussi possible une meilleure mise en œuvre des demandes exprimées dans la motion 133-2021.

Dans l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030, les lignes sont classées aux niveaux nouvellement définis sur la base de leur offre. De nombreuses lignes se retrouvent dans un niveau inférieur sans que leur offre ait changé. Ces modifications n'ont toutefois aucune incidence directe sur l'offre prévue.

La segmentation actuellement utilisée pour déterminer les différents niveaux d'offre fait l'objet de débats au quotidien, car toute modification apportée au nombre de paires de courses, même minime, requiert une adaptation du niveau d'offre. La plupart des lignes d'agglomération et des lignes locales sont classées au niveau 4 en raison de la densité de leur offre (plus de 40 allers-retours par jour, soit une offre plus dense que la cadence semi-horaire entre 6 h 00 et minuit). Pour répartir de manière différenciée les niveaux d'offre applicables à ces lignes, des niveaux supplémentaires (A-C) ont été introduits pour les lignes des grandes agglomérations dans l'arrêté sur l'offre il y a plus de 20 ans. Ces niveaux ne sont pas représentés dans l'OOT et, dans la pratique, la question se pose de savoir si une ligne est classée au niveau d'offre 4 ou au niveau A, B ou C.

À l'avenir, il conviendra de ne plus procéder de la sorte et de définir les niveaux comme suit :

Niveau d'offre	Nombre de paires de courses (avant)	Nombre de paires de courses (maintenant)	Correspond à l'offre suivante (maintenant)
1	4 à 15 paires de courses	4 à 18 paires de courses	Jusqu'à une cadence horaire
2	16 à 25 paires de courses	19 à 39 paires de courses	Jusqu'à une cadence semi-horaire
3	26 à 39 paires de courses	40 à 74 paires de courses	Jusqu'à une cadence au quart d'heure
4	40 paires de courses et plus	75 paires de courses et plus	Plus dense que la cadence au quart d'heure

Illustration 16 : Nouvelle répartition des niveaux d'offre.

L'offre de niveau 1, qui garantit une mobilité minimale dans les zones à faible densité de population, doit désormais correspondre à la « desserte de base » telle que définie par l'Office fédéral des transports (OFT). Ce niveau inclut toujours des lignes assurant des liaisons jusqu'à la cadence horaire ainsi que certaines courses supplémentaires aux heures de pointe.

L'offre de niveau 2 (16 à 25 allers retours par jour) et l'offre de niveau 3 (26 à 39 allers retours par jour) concernent les lignes qui offrent des prestations jusqu'à la cadence semi-horaire continue (et éventuellement quelques courses supplémentaires). Ces deux niveaux doivent être regroupés, car la valeur limite de 25 paires de courses actuellement définie (qui correspond à une cadence semi-horaire continue de 6 h 00 à 18 h 30, par exemple) n'est pas adaptée aux lignes de bus locales, pour ne citer qu'elles.

Le niveau d'offre 4 actuel va être scindé en deux : le nouveau niveau d'offre 3 s'appliquera aux lignes avec cadence au quart d'heure continue assurant 40 à 74 allers retours quotidiens, tandis que le nouveau niveau d'offre 4 s'appliquera aux lignes principalement urbaines proposant une offre plus dense que la cadence au quart d'heure et comprenant plus de 75 allers retours quotidiens.

Les exigences relatives à la demande et à la couverture des coûts (articles 10 et 11 OOT) sont adaptées à la nouvelle répartition, et les exigences actuelles comparativement strictes ne sont pas renforcées.

4.3.2 Adaptation de l'article 5a, courses matinales

Les courses matinales devraient être en principe réalisables pour permettre aux usagères et usagers de prendre des trains longue distance tôt le matin depuis les principales gares du canton (Berne, Biel/Bienne, Thoune, Spiez, Interlaken, Berthoud, Langenthal). L'heure du premier départ actuellement fixée à 5 h 30 n'a plus lieu d'être, car elle ne correspond pas nécessairement à l'heure de départ des courses matinales. Les courses matinales ne sont toutefois préconisées que sur quelques lignes principales suffisamment fréquentées. Ici non plus, l'adaptation de l'ordonnance n'entraînera pas directement des modifications de l'offre.

4.3.3 Adaptation des articles 10 et 11, catégories de véhicules

Les catégories de véhicules définies aux articles 10 et 11 doivent être simplifiées. À l'heure actuelle, différents types de bus circulent sur un grand nombre de lignes qui leur sont dédiées. Cette situation s'explique notamment par le fait que pour répondre à la demande, de grands bus doivent être utilisés pour certaines courses alors que des véhicules plus petits sont suffisants pour les autres. Les distinctions actuellement opérées entre les catégories « midibus et bus standard » et « bus articulés et mégabus » étant souvent inappropriées en raison de l'évolution de la technique chez les constructeurs des véhicules, ces véhicules seront regroupés dans une seule et même catégorie. Cette simplification réduit légèrement les exigences relatives au taux d'utilisation des lignes desservies actuellement par des bus articulés. Il convient ici de faire remarquer que les bus articulés ne sont utilisés que sur les lignes très fréquentées et qu'à l'heure actuelle, des exigences minimales plus élevées sont atteintes pour ces derniers comparé aux bus standard. La modification des exigences n'entraîne actuellement aucun changement.

4.4 Principes d'élaboration des tarifs

En vertu de la loi sur les transports (LTV), les entreprises de transport ont la prérogative d'établir les tarifs. L'OFT exerce la surveillance des tarifs. La tarification obéit aux principes suivants :

- **Dans les conditions générales données, il convient de faire en sorte que les transports publics constituent la plus grande part possible de l'ensemble des transports.**

Le droit cantonal (Constitution, LCTP) exige un transfert vers des moyens de transport respectueux de l'environnement et vers les transports en commun. Pour atteindre ce but, les besoins de mobilité ne doivent pas augmenter, d'une part, et, d'autre part, il faut assurer une proportion aussi grande que possible des déplacements par des moyens de transport respectueux de l'environnement (à pied, à vélo et par les transports en commun). Or, en matière de choix de mode de transport, le rapport coût/prestations joue un rôle essentiel. Il faut donc que les tarifs des transports publics restent à un niveau concurrentiel par rapport au trafic individuel motorisé.

- **Un nombre important de passagers et la mise à profit de la situation en termes de prix et de marché doivent permettre de générer des recettes aussi élevées que possible.**

Pour améliorer le rendement des transports publics, on peut accroître le nombre de passagers, augmenter les tarifs ou, le cas échéant, pratiquer des tarifs variables. Mais les deux premières options ne peuvent être mises en œuvre que si des mesures d'accompagnement sont prises et appliquées concernant le trafic individuel motorisé. L'expérience a montré que des augmentations tarifaires non conformes au marché entraînent des manques à gagner plutôt que des recettes supplémentaires.

- **En principe, les tarifs doivent être comparables pour des offres de transport équivalentes.**

L'élargissement de la communauté tarifaire Libero a permis d'harmoniser en grande partie les tarifs dans les secteurs couverts par les abonnements.

L'évolution des tarifs est établie sur la base des principes. La marge de manœuvre des entreprises de transport concernant l'évolution des prix restera faible un certain temps, sinon un renchérissement unilatéral influencera négativement la compétitivité des transports publics face aux TIM.

La volonté de la Confédération et de la branche des transports publics est d'harmoniser le Service direct national et les communautés tarifaires régionales. Les exigences posées par le canton sont des systèmes tarifaires attrayants et adaptés aux besoins de la clientèle des transports publics. La mobilité quotidienne doit pouvoir être assurée indépendamment du mode de transport. Le système de zones des communautés tarifaires satisfait bien à cette exigence. Les tarifs perçus doivent en outre continuer à contribuer de manière adéquate au financement des transports publics.

4.5 Principes en matière d'investissement

4.5.1 Maintien, renouvellement et extension des infrastructures

S'agissant du versement des subventions d'investissement en faveur des transports publics, distinction peut être faite entre les objectifs suivants :

- **Garantir la sécurité de l'exploitation**

L'OFT est, en Suisse, l'autorité qui surveille la sécurité des chemins de fer, trams, remontées mécaniques, bateaux, autobus et trolleybus. L'accent est mis sur la sécurité des personnes et la protection de l'environnement. Selon les principes de gestion de la sécurité de l'OFT dans l'exercice de la surveillance de la sécurité en transports publics (Gestion de la sécurité OFT du 1^{er} mars 2021), l'OFT s'engage pour que la sécurité des transports publics reste au moins constante par rapport à la situation actuelle et qu'elle soit comparable avec le niveau de sécurité des pays à la pointe dans ce domaine.

- **Maintenir la capacité d'exploitation**

Les entreprises de transport doivent garantir l'entretien courant de l'infrastructure ainsi que la capacité d'exploitation du matériel roulant et des véhicules. Pour garantir le fonctionnement et le confort des véhicules (capacité d'exploitation/propreté), les entreprises de transport doivent disposer de services efficaces disposant d'équipements adéquats (dépôts, ateliers).

- **Préserver et améliorer la qualité des services de l'offre des transports publics**

En vertu de l'article 7 OOT, il appartient aux entreprises de transport « de tirer parti des atouts de confort par rapport au transport motorisé individuel et de les exploiter, notamment les infrastructures telles que les points de vente et d'information, les possibilités de restauration dans les gares et dans les trains, les possibilités de transport de bicyclettes et autres services du même ordre », afin de préserver et d'optimiser la qualité des prestations des transports publics.

- **Aménagements de l'infrastructure et extensions**

Selon la Stratégie de mobilité globale du canton, il faut augmenter la part de marché des transports publics au détriment de celle du TIM. Cet objectif ne pourra être atteint que si des projets d'aménagement et d'extension de grande ampleur sont réalisés ces prochaines années en vue d'améliorer le positionnement des transports publics sur le marché de la mobilité. À cet égard, le principe essentiel consiste à augmenter les capacités des transports publics. Les infrastructures en sont les éléments essentiels.

4.5.2 Amélioration de l'accès aux transports publics pour les personnes en situation de handicap

La loi sur l'égalité pour les handicapés exige que l'infrastructure des transports publics (constructions, installations, systèmes de communication, retrait des billets) et les véhicules soient adaptés aux personnes handicapées. Selon l'article 11 LHand, des exceptions sont possibles en cas de disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et la dépense qui en résulterait ou en cas d'atteinte portée à la sécurité du trafic ou de l'exploitation.

La réalisation des normes légales (gares et véhicules) incombe de manière générale aux entreprises de transport. En matière d'infrastructure routière (arrêts de bus), il incombe au propriétaire de la route de veiller à ce que les arrêts de bus soient conformes aux dispositions de la LHand. Au moment de la commande des prestations et dans le cadre du subventionnement des investissements, le canton vérifie le respect de ces normes.

Le délai prévu pour l'adaptation des installations et des véhicules des transports publics est échu fin 2023. Une grande partie des gares ont déjà été transformées dans le canton de Berne. Des améliorations sont encore nécessaires aux quelque 2800 arrêts de bus. L'aménagement des arrêts de bus situés le long des routes cantonales se fera en fonction des ressources financières et des effectifs disponibles. Le canton prend très au sérieux l'aménagement des arrêts de bus afin qu'ils ne présentent plus d'obstacles. Il observe dans ce domaine le principe de proportionnalité. L'aide de travail élaborée par le canton de Berne permet de déterminer si l'aménagement des arrêts de bus est conforme aux dispositions légales (absence d'obstacles) et de classer les aménagements des arrêts de bus nécessaires par ordre de priorité.

Les entreprises de transport proposent un moyen de transport de remplacement aux gares et aux arrêts de bus qui ne sont pas conformes aux dispositions de la LHand. Le transport de remplacement (dans toute la Suisse) doit être organisé par la personne concernée au moins deux heures à l'avance. Les frais sont pris en charge par l'entreprise de transport (chemin de fer) ou le propriétaire de l'arrêt de bus (canton ou commune).

La mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées est complexe et ne se limite pas aux besoins des personnes à mobilité réduite. Elle doit également tenir compte des personnes atteintes de déficience visuelle et auditive. Pour l'heure, on cherche par exemple des solutions techniques permettant aux personnes sourdes et malentendantes de capter les annonces spontanées dans les transports publics.

5 Évolution à long terme des transports publics dans le canton de Berne

5.1 Trafic international

Depuis fin 2023, il ne reste plus que les trois corridors ferroviaires directs suivants reliant le canton de Berne aux pays voisins.

– **Axe Lötschberg–Simplon à destination de Milan**

S'agissant du trafic nord-sud Suisse–Italie, trois trains par jour seulement assurent la desserte dans chaque direction sur l'axe Lötschberg–Simplon. Le canton de Berne se plaint de cette offre insatisfaisante depuis de nombreuses années. Les CFF ont l'intention de la densifier en passant à cinq paires de trains. Le canton de Berne les soutient dans ce projet et s'engage en faveur d'une répartition optimale des trains sur la journée. Actuellement, seules des liaisons sur l'axe du Saint-Gothard sont prévues en ce qui concerne le trafic ferroviaire vers l'Italie. L'infrastructure entre Iselle et Milan fait l'objet de travaux d'amélioration qui perturbent provisoirement l'offre. D'une manière générale, le canton s'efforce de mettre en place une cadence toutes les deux heures entre Bâle et Milan, de manière à pouvoir proposer des liaisons entre Viège et Milan une fois par heure, en plus de la liaison Genève–Milan.

– **Trains ICE Hambourg/Berlin–Francfort–Bâle–Berne–Spiez jusqu'à Interlaken/Brigue**

Actuellement, deux paires d'ICE circulent chaque jour entre Interlaken et Berlin et une entre Interlaken et Francfort. Un EC assure en outre quotidiennement la desserte entre Interlaken et Francfort–Cologne–Hambourg. Le canton de Berne s'engage en faveur de la mise en place d'une cadence intégrale toutes les deux heures sur la liaison Interlaken–Berne–Bâle–Francfort, avec des trains continuant en alternance en direction du nord de l'Allemagne. Les CFF prévoient actuellement de monter à cinq le nombre de paires de trains ICE circulant quotidiennement, dont trois, au départ de Spiez, iraient jusqu'à Interlaken, et deux jusqu'à Brigue. L'introduction de nouvelles liaisons ICE entraînera l'arrêt de la liaison EC existante entre Interlaken Ost et Hambourg. Le canton souhaite maintenir les liaisons existantes, et les développer progressivement.

– **Interlaken–Berne–Bâle–Paris/nouvelle liaison RE Berne–Neuchâtel–Frasne(–Paris)**

Un dialogue constructif a été instauré entre les CFF, Lyria, le canton et la ville de Berne et des représentants du secteur du tourisme de Berne et d'Interlaken au sujet de la suppression de la liaison TGV entre Berne et Paris en décembre 2019. Toutes les parties souhaitent que des liaisons TGV directes soient rétablies au plus vite. La solution privilégiée consiste à utiliser les trains circulant en double composition entre Paris et Bâle et à les faire poursuivre leur trajet à Bâle en direction de Zurich et de Berne–Interlaken. Ces trains TGV circuleraient à la place de trains IC. Mais pour que cette solution puisse être mise en œuvre, plusieurs conditions doivent être remplies :

- Les compositions TGV doivent être équipées du dispositif requis d'arrêt automatique des trains pour pouvoir circuler sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist.
 - Le temps d'arrêt à Bâle doit être suffisant pour permettre l'attelage des deux compositions de train en provenance de Zurich et d'Interlaken, ce qui nécessite une modification des horaires entre Bâle et Paris.
 - Lyria doit disposer de suffisamment de compositions de train.
- Il n'est pas possible pour l'heure de dire quand les liaisons directes pourront être restaurées.

Du fait des horaires actuels, mais aussi prévus, il n'est pas possible pour l'heure de dire quand des correspondances attrayantes, voire des liaisons directes à Bâle pourront être restaurées. Le trajet entre Berne et Paris dure actuellement 4 heures 30.

Des discussions sont en cours pour améliorer les correspondances le plus rapidement possible et mettre ainsi un terme à cette situation peu satisfaisante pour toutes les parties.

En vue d'améliorer les liaisons vers la France au départ de Berne, le canton de Berne, en coopération avec les CFF, a examiné plusieurs solutions qui permettraient de contourner les problèmes de changements. Le rétablissement des liaisons passant par Frasné s'est avéré un scénario viable. Après plusieurs mois de test, la liaison Berne–Frasné via Neuchâtel les samedis et dimanches, avec aller le matin dans la direction Berne–Frasné et retour le soir dans la direction Frasné–Berne a été définitivement intégrée à l'horaire.

– Trains de nuit

En septembre 2019, le Grand Conseil a adopté à une majorité importante la motion 068-2019 chargeant le Conseil-exécutif de s'engager en faveur de la réintroduction d'un service de trains de nuit. Les CFF envisagent d'instaurer une nouvelle liaison de nuit vers Copenhague et Malmö. Les nouvelles liaisons vers Rome et Barcelone, en réflexion jusqu'à ce jour, ont été suspendues ; une liaison vers Amsterdam a en revanche été mise en place.

– Bus longue distance

Outre les liaisons ferroviaires, les liaisons en bus jouent, elles aussi, un rôle important dans le trafic international. Depuis la libéralisation du marché des bus longue distance dans l'espace européen, les demandes de nouvelles lignes sont approuvées dès lors que les conditions générales formelles et techniques sont respectées. Après que de nombreuses lignes de bus ont été introduites en direction du sud et de l'est de l'Europe au cours des dernières décennies, diverses liaisons sont désormais aussi proposées vers la France et l'Allemagne au départ de Berne. Dans le canton de Berne, ces bus transitent principalement par la ville de Berne, mais quelques lignes desservent également Bienne, Thoun, Interlaken ou Kirchberg-Alchenflüh.

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

L'amélioration à apporter à la situation des principaux arrêts de bus longue distance, pour l'heure insatisfaisante, est activement mise en avant par la ville de Berne. Mais le financement de cette mesure pèserait lourd sur son budget.

5.2 Trafic longue distance

– Offre du trafic longue distance à l'horizon 2035

Les améliorations suivantes sont prévues d'ici à 2035 pour l'offre du trafic longue distance dans le cadre de l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire adoptée par le Parlement fédéral en juin 2019 (voir Illustration) :

- Cadence semi-horaire Biel/Bienne–Zurich via la nouvelle ligne
- Cadence semi-horaire Bienne–Lausanne–Genève et liaison horaire directe Bienne–Genève–Genève Aéroport (sans passer par Lausanne)
- Cadence semi-horaire Berne–Neuchâtel
- Les trains IR relieront désormais Berne et Lucerne toutes les demi-heures au lieu de toutes les heures.
- Quatre liaisons rapides par heure Berne–Zurich Winterthur–Frauenfeld avec desserte semi-horaire d'Aarau et de Zurich Aéroport. Toutes les demi-heures, ces trains poursuivent leur trajet jusqu'à Romanshorn. Suppression de la liaison directe Berne–St-Gall
- Cadence semi-horaire Berne–Interlaken, avec correspondance directe avec l'aéroport de Zurich toutes les deux heures
- Cadence semi-horaire Berne–Viège–Brigue
- Desserte semi-horaire de Wynigen

Les liaisons horaires directes vers Brugg–Baden sont supprimées. Pour rejoindre Brugg et Baden, quatre liaisons par heure sont proposées, avec changement de train à Olten ou à Aarau (cadence au quart d'heure).

Entre Berne et Berthoud, Berne et Fribourg et Berne et Spiez, l'offre est densifiée à une cadence au quart d'heure grâce aux trains accélérés du trafic régional (RE ou RER).

Après réalisation de l'étape d'aménagement 2035, des trains seront proposés toutes les 15 minutes au départ de Berne vers Zurich, Berthoud, Spiez et Fribourg. Ces densifications de l'offre permettront de proposer de nombreuses correspondances plus attrayantes en gare de Berne, en particulier pour le RER. La répartition plus équilibrée du trafic longue distance permettra en outre une meilleure utilisation des capacités de la gare de Berne. Ainsi, les temps de battement en gare de Berne entre les RER et les trains longue distance seront généralement inférieurs à 15 minutes. Il s'ensuivra des changements au niveau des correspondances, en particulier en provenance de Frutigen et de Kandersteg. Le temps de correspondance avec les trains en direction d'Olten–Bâle et Lausanne sera plus long, tandis que celui avec les trains pour Bienne et Neuchâtel se raccourcira.

En raison d'un dépassement de coûts important (14 milliards de francs) sur le schéma d'offre 2035, tous les projets d'aménagement ne faisant pas encore l'objet d'une procédure d'autorisation seront soumis en 2025 à une priorisation générale dirigée par la Confédération (voir chapitre 3.8).

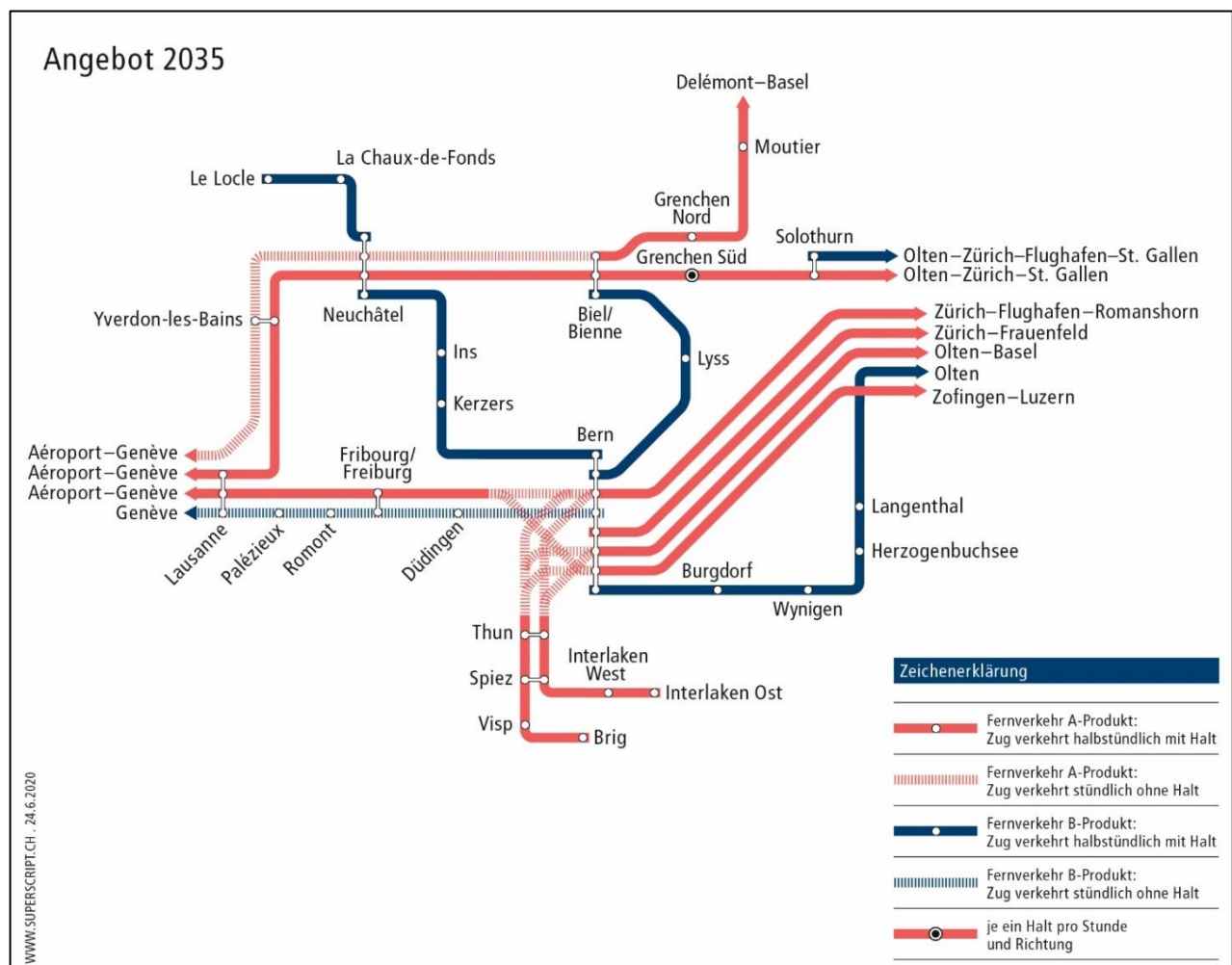


Illustration 27 : Offre du trafic longue distance selon l'étape d'aménagement 2035.

– Évolution à long terme au niveau fédéral³

Partant d'une vision et de six objectifs, la Perspective RAIL 2050 définit l'orientation générale à suivre pour la poursuite de l'aménagement du rail. La vision consiste à utiliser efficacement les atouts du rail et à contribuer à l'objectif climatique 2050 en augmentant la part du rail dans le trans-

³ Le texte de ce chapitre est tiré de [la page d'accueil de l'OFT](#) :

port de personnes et de marchandises. Il s'agit en outre de renforcer l'espace de vie et la place économique suisses ainsi que d'harmoniser le développement du rail avec les objectifs du développement territorial.

L'orientation générale se concentre sur le développement du rail sur les courtes et moyennes distances. Elle génère ainsi la plus grande contribution à l'augmentation de la part du rail dans le trafic global. Il faut renforcer le transport national et international sur les longues distances là où le rail n'est pas encore compétitif par rapport au transport routier et aérien. Dans le domaine du fret, l'accent est mis sur l'accès au rail via des plates-formes de transbordement et des installations de logistique urbaine. À l'avenir, l'utilisation plus intensive du réseau aura la priorité sur l'aménagement de l'infrastructure. Lorsque des goulets d'étranglement se profilent en raison du report modal visé, les capacités seront aménagées tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Sur la base de ces grandes orientations, plusieurs objectifs ont été définis pour développer l'offre en transport de voyageurs :

- Renforcement du réseau RER
- Nouvelles liaisons diamétrales et tangentielles dans les agglomérations
- Développement des gares de banlieue, desserte accrue par des trains IR et RE
- Raccordement des petites et moyennes villes aux grandes agglomérations
- Aménagement de gares en interfaces vers d'autres modes de transport et coordination avec le trafic piétonnier et cycliste (y c. encouragement des offres multimodales)
- Encouragement des nouvelles formes de mobilité (partage, pooling)
- Réductions ciblées du temps de parcours en transport grandes lignes, là où le rail n'est pas encore compétitif par rapport à la route en termes de durée de voyage
- En transport international de voyageurs, offres de transport plus fréquentes et bien interconnectées, réductions ciblées du temps de parcours

Ces objectifs formulés au niveau fédéral rejoignent largement ceux de la Stratégie de mobilité globale du Conseil-exécutif (voir chapitre 4.1).

– **Évolution à long terme du trafic longue distance dans l'optique du canton de Berne**

Le plan stratégique élaboré conjointement avec la Conférence des transports de la Suisse occidentale prévoit une cadence semi-horaire sur toutes les lignes longue distance. Par rapport au schéma d'offre 2035, cette stratégie introduit une cadence semi-horaire entre Biel/Bienne et Genève, des liaisons RE Biel/Bienne–Oesingen–Zurich toutes les demi-heures, et des liaisons Berne–Olten–Aarau–Baden–Zurich toutes les demi-heures (voir Illustration).

La mise en place d'une cadence au quart d'heure sur la ligne Berne–Olten–Bâle devrait en outre améliorer sensiblement la qualité de l'offre de transports publics, puisqu'ainsi, il existerait au départ de Berne des offres tous les quarts d'heure, dans toutes les directions (à l'exception de Lucerne et de Neuchâtel) et pour tous les produits ferroviaires, et que les correspondances pour Berne seraient constamment assurées grâce à des départs plus fréquents.

Compte tenu de la forte utilisation de la gare de Berne et de l'évolution de la situation dans les pôles de développement économique de Wankdorf et Europaplatz, il convient d'étudier l'introduction d'arrêts supplémentaires pour les trains accélérés du trafic régional (IR, RE, RER) à ces endroits, dans toutes les directions.

Le chapitre 5.4 ci-après évoque les principales infrastructures nécessaires à cet effet.

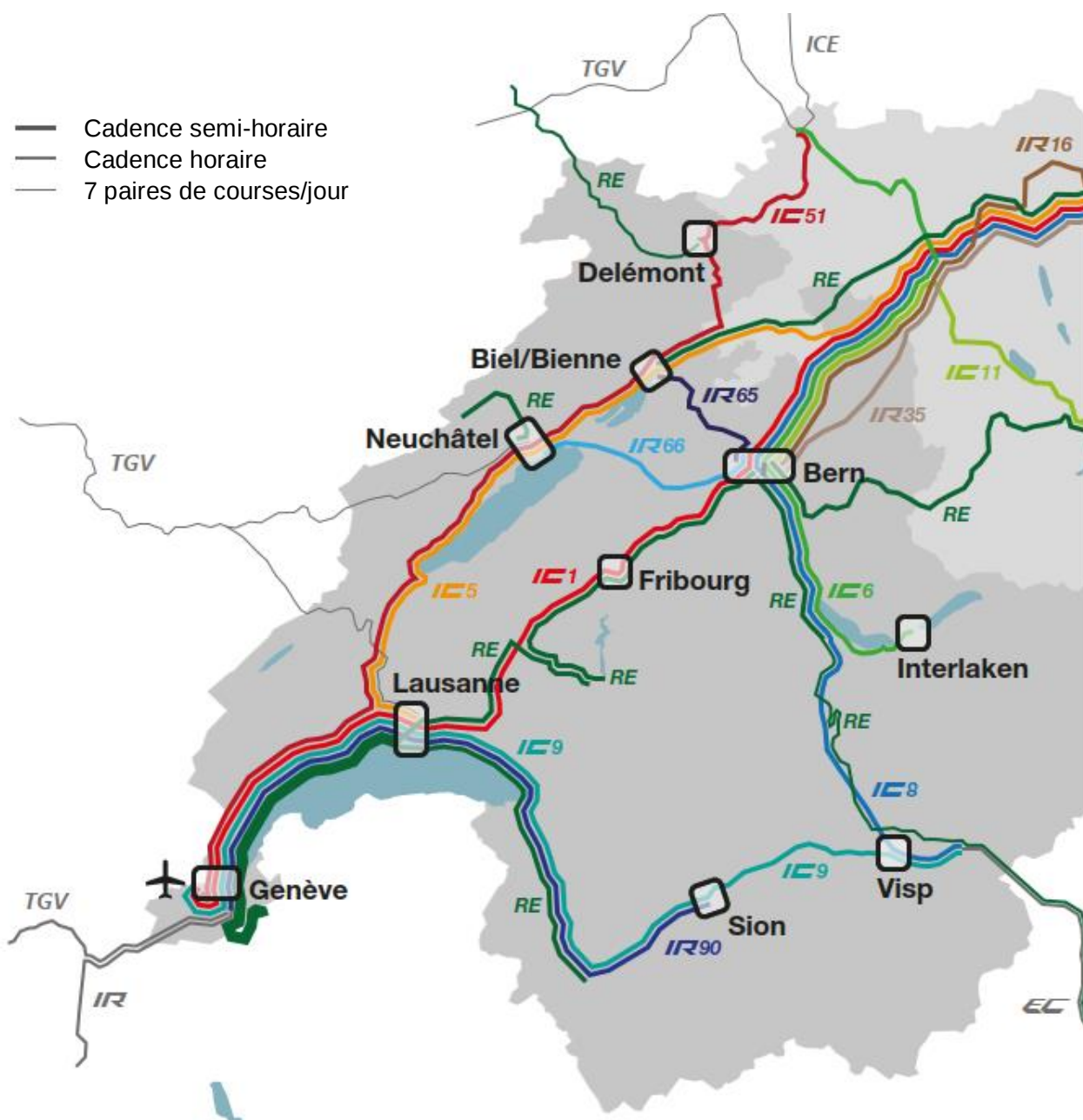


Illustration 28 : Offre visée pour le trafic longue distance en Suisse romande d'ici à 2050 (réseau à voie normale).

5.3 RER Berne et trafic régional

Remarque préliminaire : Le projet « Transports '45 » est susceptible de remettre en question l'évolution de l'offre telle qu'elle a été décidée politiquement, car plusieurs infrastructures nécessaires à la mise en œuvre la future offre sont examinées et leur priorisation est revue.

– Principes

L'offre du trafic régional se fonde sur la LCTP. Le besoin d'aménagement est évalué en fonction de la demande effective ou prévisionnelle. L'OFT a fixé une valeur de référence s'agissant de la demande dans le transport par rail. Pour les liaisons transversales les plus fréquentées, les exigences minimales suivantes s'appliquent (moyenne du lundi au vendredi dans les deux sens) :

- Cadence horaire 500 personnes par jour
- Cadence semi-horaire 2000 personnes par jour
- Cadence au ¼ heure 8000 personnes par jour

Ces valeurs correspondent à celles fixées dans l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics concernant le taux d'utilisation par rapport au niveau d'offre. Elles peuvent varier au cas par cas, en fonction de la ligne et du matériel roulant utilisé. Par exemple, si seuls des trains courts peuvent circuler et que les quais ne peuvent être prolongés que moyennant des coûts disproportionnés, une augmentation de la cadence peut déjà être indiquée même si les valeurs sont inférieures. C'est notamment le cas des chemins de fer à voie métrique.

– RER de Berne, 2^e extension partielle

Les objectifs et les mesures du développement du RER de Berne sont définis dans le projet de deuxième extension du RER de Berne qui date de 2013 (voir Illustration).

La deuxième extension comprend les améliorations suivantes :

- Des augmentations de capacité grâce à l'utilisation de compositions à deux étages et de trains plus longs (jusqu'à 210 mètres pour BLS et 180 mètres pour RBS) ainsi que grâce à des augmentations de la cadence
- Une cadence au quart d'heure dans le secteur central du RER (qui correspond à peu près à l'agglomération de Berne)
- Une cadence semi-horaire pour la plupart des autres arrêts RER grâce à la généralisation de l'offre et de la politique des arrêts
- Davantage de liaisons diamétrales à Berne
- Une meilleure desserte grâce à de nouveaux arrêts
- Des points de correspondances avec le tram et le bus plus nombreux et plus attrayants

La deuxième extension est entièrement réalisée dans le cadre du réaménagement de la gare et du nœud ferroviaire de Berne d'ici à 2040.

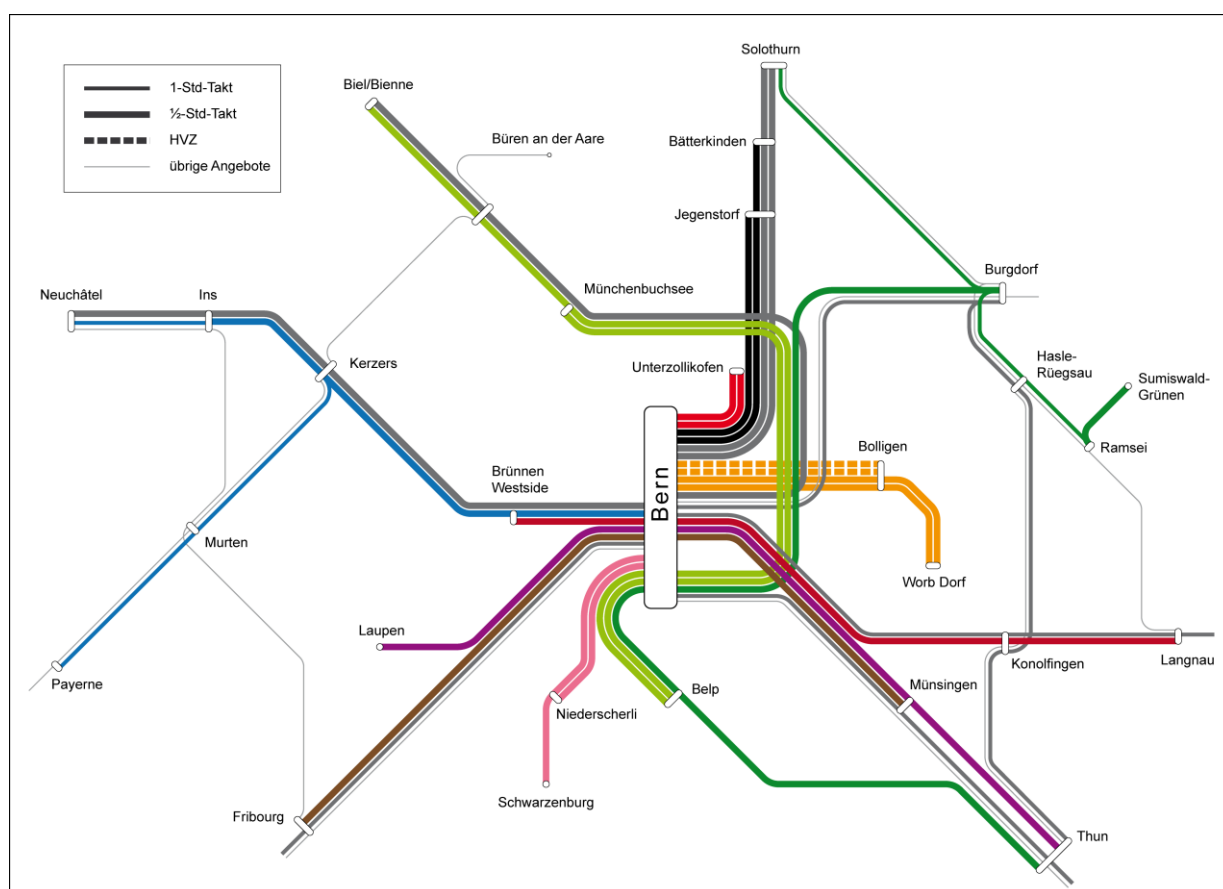


Illustration 29 : Schéma cible du S-Bahn Berne avec la deuxième extension (source : rapport de planification 2013)

– Améliorations de l'offre d'ici à 2050

Avant la mise en service des désenchevêtrements des accès ouest et est de la gare de Berne, les améliorations de l'offre suivantes peuvent être réalisées au cours des dix prochaines années :

- Allongement à 180 mètres des trains RE circulant sur la ligne Berne–Soleure
- Sur la ligne S7 reliant Berne à Deisswil, allongement à 120 mètres des trains et cadence toutes les 7,5 minutes
- Nouvel arrêt Saint-Imier La Clef
- Un nouveau point de croisement à La Heutte depuis la vallée de Tavannes en direction de Bienne permet des correspondances depuis la vallée de Tavannes à Moutier en direction de Delémont
- Nouvel arrêt Kleinwabern (coordonné avec le prolongement du tram jusqu'à Kleinwabern)
- La construction du tunnel à double voie à Gléresse permettra en outre d'introduire la cadence semi-horaire intégrale pour le trafic régional entre Bienne et Neuchâtel
- Trains supplémentaires Interlaken–Brünig–Lucerne dans les deux sens
- Cadence semi-horaire des trains RE Berne–Münsingen–Thoune–Spiez–Frutigen et prolongement jusqu'à Kandersteg aux heures de pointe
- Cadence semi-horaire du S4 Berne–Berthoud via Zollikofen avec arrêt à toutes les stations. À partir de Berthoud, le S4 continue jusqu'à Soleure
- Cadence semi-horaire du S44 Berne–Berthoud et partant, cadence au quart d'heure des liaisons rapides Berne–Berthoud
- Cadence au quart d'heure du S6 jusqu'à Niederscherli
- Nouvel arrêt à Thoune Nord, avec correspondance pour le S1 Vallée de l'Aar Création d'une liaison au Gürbetal à l'étude
- Arrêt de tous les trains RER au nouvel arrêt Europaplatz Nord, permettant des liaisons tous les quarts d'heure
- Liaison diamétrale du RER entre Brünnen et Langnau (S2) et du RER entre Laupen et Thoune (S12) Le S1 au départ de Fribourg circule jusqu'à Münsingen, ce qui permet une cadence au quart d'heure entre Flamatt et Münsingen.
- Cadence toutes les 7,5 minutes entre Berne et Zollikofen (S8) aux heures de pointe
- Cadence au quart d'heure sans interruption entre Bienne et Täuffelen et cadence semi-horaire Täuffelen–Ins avec de bonnes correspondances avec le trafic longue distance à Anet et à Bienne

– Évolution à long terme du RER à partir de 2040

La solution visée par la deuxième extension partielle du RER de Berne (cadence au quart d'heure dans le secteur central du RER) est entièrement mise en œuvre par le projet d'offre 2035 de la Confédération. Le développement du RER est défini dans le cadre du projet « S-Bahn Bern 2040 ». Le projet a été élaboré par l'OTP en concertation avec les entreprises ferroviaires concernées et l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire. Les cantons voisins et les régions concernées du canton de Berne ont été consultés.

L'objectif du projet « S-Bahn Bern 2040 » (RER Berne 2040) est d'établir la base cantonale pour la prochaine étape d'aménagement PRODES de la Confédération et d'élaborer des schémas d'offre à long terme. Les schémas d'offre à long terme sont déterminants pour le dimensionnement des nouvelles infrastructures ferroviaires, qui requièrent souvent des investissements considérables à très long terme. Le périmètre d'observation du projet comprend l'actuel RER de Berne. Il inclut également les trains RE et la politique d'arrêts y afférente, car les arrêts RE influencent fortement l'offre ferroviaire. L'extension du périmètre du RER a été étudiée si des considérations liées à l'aménagement du territoire l'exigent.

– Vision RER Bienne 2045

La CRT Biel/Bienne–Seeland–Jura bernois a exposé ses objectifs en matière d'offre dans la « Vision RER Bienne 2045 ». Ce plan prévoit de prolonger la ligne Soleure–Biel/Bienne jusqu'à Sonceboz-Sombeval, la ligne Neuchâtel–Biel/Bienne jusqu'à Grenchen Nord et, comme le prévoit également le projet « RER Berne 2040 », la nouvelle ligne de RER au départ de Brugg pour qu'elle relie directement

Grenchen Süd. Le document prévoit en outre la création de trois nouveaux arrêts à Biel/Bienne. L'application de ce plan permettrait de densifier nettement l'offre ferroviaire entre Lengnau et Sonceboz et d'améliorer sensiblement les dessertes locales à Biel/Bienne.

CFF Infrastructure a réalisé une première étude pour estimer les aménagements nécessaires, avec des résultats peu encourageants. Cette stratégie régionale sert néanmoins de base au canton pour alimenter les futures étapes d'aménagement PRODES prévues par la Confédération.

– **Mission du Grand Conseil concernant le prochain arrêté sur l'offre**

Dans l'arrêté sur l'offre pour les transports publics 2022-2025, le Grand Conseil a chargé le Conseil-exécutif d'optimiser l'offre de transports publics de manière proactive et en particulier des centres régionaux vers les chefs-lieux cantonaux, ce d'ici au prochain arrêté sur l'offre. Compte tenu des capacités actuelles des infrastructures existantes et des limitations imposées par les chantiers en cours, il est pour le moment impossible d'étendre l'offre de RER à l'entrée du nœud ferroviaire de Berne. La proposition est, dans la mesure du possible, intégrée dans le présent arrêté.

5.4 Évolution de l'infrastructure ferroviaire

L'évolution de l'infrastructure est liée aux offres planifiées à long terme. L'infrastructure ferroviaire sera améliorée sur différents corridors dans les années à venir. Les projets déjà arrêtés sont présentés au chapitre 3.8. En plus de ces projets, des études et réflexions conceptuelles concernant de nouveaux projets ou l'extension de projets déjà arrêtés sont également en cours. Les projets en question sont listés dans le présent chapitre.

– **Extension à quatre voies du tronçon Wankdorf–Löchligut**

Lors des travaux de planification pour l'étape d'aménagement 2035 déjà, il était apparu que le tronçon à trois voies entre la gare de Wankdorf et le Löchligut constituait un goulet d'étranglement majeur. Ce tronçon fait partie des plus chargés du réseau ferroviaire suisse et son taux d'utilisation est comparable à celui du tronçon à quatre voies Lausanne–Renens. En effet, les trains RER s'arrêtant à la gare de Wankdorf doivent emprunter la même voie que les trains en transit du trafic longue distance. Pour le canton de Berne, l'aménagement à quatre voies du tronçon Wankdorf–Löchligut et de la gare de Wankdorf est une priorité, car seul celui-ci est en mesure de garantir la fiabilité et la ponctualité de l'offre envisagée.

– **Extension latérale de la gare de Berne**

Le nœud ferroviaire de Berne voit ses capacités d'accès en gare et de ses accès piétons s'améliorer grâce aux chantiers actuels. Le nombre de quais et partant, la capacité d'accueil des quais restent cependant inchangés, ce qui constitue un facteur limitant.

Par conséquent, le projet global « Avenir de la gare de Berne » prévoit d'ajouter quatre voies sur le côté de la gare pour étoffer l'offre des CFF et de BLS. Pour mener à bien ce projet, les CFF, BLS, la ville et le canton de Berne ont effectué une planification pilote concernant la conception spatiale de cette extension. Le projet d'aménagement des installations publiques des CFF, en cours, tient compte des résultats de cette planification, par exemple en ce qui concerne l'agencement du nouvel accès par la Länggasse, devant l'Université de Berne.

– **Développement à plus long terme du RBS**

Les extensions prévues du RBS s'accompagnent d'une augmentation significative de la capacité de ce chemin de fer à voie métrique. Ainsi, dans le cadre de l'offre prévue, la capacité de l'infrastructure du RBS sera pleinement exploitée. Le RBS et l'OTP examinent actuellement le développement à plus long terme.

– Chemin de fer du Grimsel

Le projet de chemin de fer du Grimsel vise à relier le réseau de Zentralbahn Interlaken–Lucerne et celui du Matterhorn-Gotthard-Bahn Brigue–Andermatt–Disentis via la construction d'un nouveau tronçon entre Innertkirchen et Oberwald. Parallèlement, le chemin de fer du Grimsel garantira même en hiver la desserte de Guttannen et de Handegg. Il améliorera enfin significativement la mise en réseau de l'est de l'Oberland bernois, du Haut-Valais, de la région du Gothard et de la Suisse centrale.

Le projet du tunnel du Grimsel est un projet commun de Swissgrid SA et de Grimselbahn AG. Le renforcement du réseau de transport d'électricité entre Mettlen et Ulrichen est un projet clé de Swissgrid dans le cadre du « réseau stratégique 2025 ». La construction du tunnel du Grimsel représente une opportunité unique pour Swissgrid et Grimselbahn de concilier leurs besoins respectifs par le biais d'une seule et même infrastructure, à des coûts nettement inférieurs à ceux que nécessiteraient deux aménagements distincts.

Le projet du chemin de fer du Grimsel n'est pas compris dans l'étape d'aménagement 2035, mais peut être concrétisé avec des fonds de la Confédération en vue des prochaines étapes d'aménagement. Cette nouvelle infrastructure permettra des liaisons ferroviaires horaires entre Meiringen et Oberwald. La date de réalisation du projet n'ayant pas encore été décidée, les correspondances à Meiringen et Oberwald ne sont pas encore connues et il n'est pas possible de fournir des indications détaillées concernant l'offre horaire. Pour des raisons techniques, une liaison diamétrale est possible avec la Zentralbahn ou avec le Matterhorn-Gotthard-Bahn.

– Autres aménagements de l'infrastructure

Outre les projets déjà cités, des projets d'extension de capacités ou d'adaptations conceptuelles sur les lignes mentionnées ci-après, très fréquentées, sont probables, même si aucune décision n'a encore été prise à ce sujet :

- Entre Bienne et Lengnau, les trains Bienne–Olten–Zurich et Bienne–Delémont–Bâle circulent sur le même tronçon. Des mesures visant à améliorer les performances de ce tronçon fortement fréquenté sont donc nécessaires à terme.
- Le tronçon Berne–Neuchâtel est constitué en majeure partie d'une seule voie entre Gümmenen et Neuchâtel. Selon l'évolution des conditions générales, d'autres doubléments de voie seront nécessaires, en priorité sur les tronçons Gümmenen–Chiètres (sans accès à la gare), Müntschemier–Chiètres et Zihlbrücke–Marin-Epagnier.
- En gare d'Interlaken Ost, les dimensions des quais ne suffisent plus à accueillir les flux de passagers et passagers, en forte augmentation ; de plus, la longueur des trajets de correspondance a un effet négatif sur la stabilité de l'horaire.
- Dans l'Emmental et le Simmental, des études conceptuelles sont en cours pour valider les mesures d'infrastructure.

5.5 Évolution de l'infrastructure pour la desserte urbaine de Berne

– Tram Berne–Ostermundigen

Aujourd'hui, la ligne de bus 10 Köniz Schliern–Bern Bahnhof–Ostermundigen Rütli circule à une cadence très intense tout en étant surchargée. Il est par conséquent prévu de remplacer la branche Ostermundigen par le tram Berne–Ostermundigen (TBO). Dans ce cadre, une nouvelle ligne de 4450 mètres va être aménagée entre la Viktoriaplatz à Berne et le nouveau terminus d'Oberfeld à Ostermundigen. La gare d'Ostermundigen accueillera ainsi un nœud de transports publics attrayant pour le train, le tram et le bus, au cœur d'un environnement entièrement nouveau sur le plan urbanistique. Le projet de tram est bien avancé, mais l'OFT n'a pas encore délivré la décision d'approbation des plans au moment de l'arrêté. Le début du chantier principal dépendra de la date à laquelle ce document sera émis, et des éventuels recours formulés à son encontre. La durée des travaux est estimée à au moins quatre à cinq années. Des travaux préparatoires ont été réalisés entre juillet 2024 et septembre 2025 dans le quartier de la gare d'Ostermundigen pour le tram et l'accessibilité de la gare d'Ostermundigen.

– Desserte de la Länggasse

Les résultats de l'examen d'opportunité (EO) Wyler et Länggasse réalisé en 2018 n'ont pas permis de déterminer si l'évolution de la demande nécessitait d'instaurer une ligne de tram pour desservir le quartier de la Länggasse. La décision se basera sur un monitoring du trafic réalisé par la Ville de Berne. Ce dernier est en cours. Les résultats seront présentés au cours de la durée de l'arrêté sur l'offre 2027-2030.

– Deuxième axe de tram en ville de Berne

Dans Berne même, les lignes de tram vont toutes de Hirschengraben à Zytglogge, en passant par la Spitalgasse et la Marktgasse. Le grand nombre de trams et le fait que la moindre perturbation de l'exploitation sur ce tronçon peut occasionner une interruption totale du réseau de trams ont motivé le projet d'un deuxième axe de tram qui traverserait le centre-ville de Berne. À cela s'ajoute le fait que les « embouteillages de trams » sur la Bubenbergrplatz devraient empirer avec l'ouverture en 2029 du nouvel accès à la gare au niveau d'Hirschengraben, puisque les trams devraient a priori s'arrêter plus longtemps à l'arrêt Hirschengraben.

L'idée du tracé d'un deuxième axe de tram a donc été examinée, sous la houlette de la Conférence régionale Berne-Mittelland. Dans un premier temps, trois variantes ont été imaginées. Les retours issus de la consultation publique se sont révélés mitigés. Tout le monde, cependant, s'accorde sur la nécessité d'un deuxième axe de tram, vu comme un moyen d'améliorer la qualité de vie dans la Spitalgasse et la Marktgasse, mais aussi comme un itinéraire de déviation en cas de perturbation dans le centre-ville et comme une condition sine qua non pour l'extension ultérieure du réseau de tram. Parallèlement, les sphères politiques tentaient de renouer le dialogue avec la Confédération à ce sujet. Lors de cette phase, la variante Bundesgasse-Kochergasse s'est avérée infaisable, en raison d'obstacles techniques trop importants (capacité du croisement Hirschengraben/Bundesgasse/Monbijoustrasse/Effingerstrasse et refus des autorités fédérales). Les deux autres variantes, qui concernent le périmètre est et envisagent de faire passer le tram soit par Speichergasse-Nägeligasse, soit par Lorrainebrücke-Viktoriarain, sont en cours d'examen et d'évaluation. Dans le périmètre ouest, une nouvelle liaison via Laupenstrasse-Belpstrasse est envisageable ; elle permettrait le délestage d'Hirschengraben, particulièrement nécessaire. L'idée de ce tracé est elle aussi privilégiée, et objet de réflexions d'approfondissement.

– Desserte du site de l'Hôpital de l'Île

D'après l'EO Desserte en transports publics du site de l'Hôpital de l'Île réalisé en 2021, la mise en place de bus à double articulation sur les lignes 12 et 101 et le prolongement de la ligne de bus 12 jusqu'à Europaplatz étaient, parmi les variantes proposées, les meilleures solutions à court et moyen terme. Cette solution est actuellement creusée dans un schéma d'offre et un concept d'exploitation. Les pronostics prédisent cependant qu'à plus long terme, les capacités de cette solution ne suffiront pas. La solution privilégiée sur le long terme serait une ligne de tram le long de Murtenstrasse (ou, en fonction des résultats de l'étude de suivi sur le développement de la gare RBS, le prolongement du RBS jusqu'au site de l'Hôpital de l'Île).

– Nouveau dépôt de Bernmobil

En raison du développement actuel du réseau de Bernmobil et de l'utilisation de bus et de trams plus longs, Bernmobil a besoin d'un nouveau dépôt à long terme. Une évaluation de plusieurs sites montre que celui de Bodenweid est le plus adapté. Toutefois, ce site ne pourra être utilisé qu'à la condition que le terrain de sport qui s'y trouve soit conservé, en plus du futur dépôt. Dans le cadre du remaniement prévu en 2026, le site de Bodenweid devra être classé à l'état de Coordination en cours.

– Desserte de Köniz/Berne Sud

L'EO Köniz/Berne Sud se demandait comment le corridor Berne-Köniz-Schwarzenburg devrait à long terme être desservi par les transports publics. Cette question était en suspens depuis le rejet du projet Tram Région Berne. L'étude a montré que, d'après les pronostics actuels concernant l'évolution de la mobilité, la demande en transports publics peut être satisfaite grâce aux mesures déjà arrêtées (densification des cadences sur la ligne S6 jusqu'à Schwarzenburg, passage à des bus à double articulation sur

plusieurs lignes, développement des infrastructures cyclables). Si l'évolution de la demande en transports publics se révèle plus dynamique que prévu, la solution privilégiée serait de mettre en place un tram jusqu'à Köniz.

– Développement du RBS

La construction de la nouvelle gare RBS à Berne, en cours, doit permettre de prolonger les chemins de fer à voie métrique vers l'ouest, jusqu'au site de l'Hôpital de l'Île et au-delà. La mise en service de la nouvelle gare va élargir l'offre conformément aux planifications actuelles. Dans le cadre des discussions sur l'EO Köniz/Berne Sud, le RBS a fait savoir qu'il craignait que sans élargissement du réseau RBS incluant une gare de rebroussement sur le site de l'Hôpital de l'Île, l'offre planifiée ne puisse pas être proposée à temps.

Le RBS et l'OTP ont fait réaliser des simulations par un bureau d'ingénieurs spécialisés pour infirmer ces craintes. Ces vérifications ont montré la possibilité d'une exploitation stable, mais aussi une gestion plus exigeante.

La prochaine étape consistera à vérifier les capacités de goulets d'étranglement dans l'infrastructure. En fait partie Worblaufen : c'est en effet à cet endroit que se rejoignent les trois lignes RBS, et qu'une ligne à double voie continue jusqu'à Berne. Cet examen doit permettre de clarifier les capacités de l'intersection de Worblaufen pour l'accès à Berne. Cette information permettra de délimiter l'intérêt d'un élargissement du RBS en direction de l'Hôpital de l'Île/Berne Sud-Ouest.

Par la suite, une étude approfondie de planification évaluera les possibilités de prolongation du RBS.

6 Évolution des transports publics entre 2027 et 2030

Les demandes de la région ont été examinées et priorisées par l'OTP. Cette priorisation se base sur l'analyse de l'évolution de la demande pour les lignes concernées et sur les fonds prévus par le plan financier. Un grand nombre des demandes formulées par les régions n'ont pas pu être reprises dans l'arrêté sur l'offre.

Il est demandé que les extensions de l'offre suivantes sont intégrées dans l'arrêté sur l'offre.

6.1 CRT Bienne–Seeland–Jura bernois

6.1.1 Lignes ferroviaires

La cadence semi-horaire Biel/Bienne–Münchenbuchsee est prolongée d'une paire de courses le matin (S31 Biel/Bienne à partir de 8 h 15) afin d'augmenter les capacités.

À compter de mi-2029, un nouveau type de matériel roulant, baptisé Flirt EVO, sera utilisé sur les lignes de chemin de fer régionales dans le Jura bernois (CFF). Après le Valais, le Jura bernois est la deuxième région de Suisse romande à être équipée de ce matériel moderne. Par ailleurs, les nouvelles compositions permettent des accélérations et des freinages plus rapides. Elles sont également équipées d'un nouveau système d'attelage qui rend possible une coupure rapide et fiable du train à la gare de Sonceboz-Sombeval.

6.1.2 Lignes de bus

– Lignes de bus du Jura bernois

La commune de Moutier ayant changé de canton, de petites modifications sont à prévoir sur les lignes de bus de cette zone. Le canton du Jura prévoit de réorganiser les lignes de bus dans et autour de Moutier, projet qui ne fait toutefois plus partie de l'arrêté sur l'offre 2027-2030.

La mise en service du tunnel de Gléresse (2029) actera la prolongation de la ligne de bus 21.131 Le Landeron–Lignières–Nods, entre Le Landeron et Douanne via La Neuveville, Chavannes et Gléresse.

– Lignes de bus du Seeland

Le canton de Fribourg prolonge la ligne 20.530 Lugnorre–Sugiez jusqu'à Anet, afin d'améliorer les correspondances en direction de Neuchâtel. Parallèlement, le canton de Fribourg prolonge systématiquement l'actuelle ligne de bus 20.520 Morat–Champagny jusqu'à Gümmenen.

L'application du schéma d'offre bus de Granges (canton de Soleure) entraîne la modification du tracé des lignes de bus 40.026 Grenchen–Lengnau et 40.034 Grenchen–Lengnau–Perles–Biel/Bienne. Les cadences restent les mêmes que celles en vigueur à ce jour. Le raccourcissement de l'itinéraire à Lengnau rend le temps de trajet de la ligne 40.034 plus intéressant.

La région Ins/Erlach est actuellement desservie par un réseau de bus complexe, comprenant une ligne de bus intercantonale à destination du Landeron. Confrontée à une croissance démographique, et désireuse de satisfaire les besoins de la population, la région CRT-1-1, conjointement avec le canton de Neuchâtel, a réalisé une étude pour l'ébauche d'un nouveau réseau de transports publics. Désormais, cinq lignes intercantionales sont en projet.

Les lignes Ins–Vinelz–Le Landeron–Marin Epagnier, Ins–Tschugg–Erlach–Le Landeron, Enges–Marin Epagnier–Ins et Lüscherz–Erlach–Gals–Marin Epagnier circulent avec une cadence horaire. Ces deux lignes, qui desservent notamment Marin Epagnier, font office d'expérimentation. La ligne Ins–Gals–Le Landeron circule uniquement aux heures de pointe, à une cadence horaire, et en semaine. Le week-end, les autres lignes circulent toutes les heures ou toutes les deux heures. Les lignes sont classées au niveau d'offre 1 (jusqu'à 18 PC).

Par ailleurs, la prolongation expérimentale de l'actuelle ligne Avenches–Cudredin–Ins jusqu'à Treiten doit permettre de raccorder Treiten aux transports publics.

La ligne 30.105 reliera Seedorf à Lyss via Aarberg. Elle remplace la ligne 365 sur le tronçon Seedorf–Aarberg, et la ligne 361 sur le tronçon Aarberg–Lyss. Logsigen et Wiler seront désormais desservies par la ligne 30.365. La ligne 30.365 circule dorénavant sur le tronçon Lobsigen–Seedorf–Wiler–Lyss.

La ligne 30.541 Chiètres–Golaten–Wileroltigen–Gurbrü est supprimée. Au besoin, Golaten peut être desservie par un bus de citoyens.

6.1.3 Desserte fine de l'agglomération de Bienne

La ville de Bienne a élaboré conjointement avec la Conférence régionale des transports Bienne–Seeland–Jura bernois (CRT 1) le concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne. Les premières étapes de ce concept, qui sont aussi les plus pertinentes, se retrouvent déjà dans le présent schéma d'offre. La mise en œuvre de toutes ces étapes s'étendra sur près d'une décennie. En parallèle de ce concept transports publics 2035, qui se concentre uniquement sur le réseau de bus de la ville et de l'agglomération de Bienne, la ville de Bienne a développé la « Vision RER Bienne 2045 » (voir chapitre 5.3).

– Lignes de bus Bienne

Ligne de bus 1 et 2 : l'électrification du réseau de bus de la ville de Bienne et l'objectif du nouveau schéma d'offre visant à créer des axes solides dans l'agglomération de Bienne entraînent une permutation des terminus des lignes de bus 1 et 2 : la ligne 1 reliera désormais la gare de Brugg aux Champs-de-Boujean, et la ligne 2, Löhre/Mauchamp et les stades.

Les tracés des lignes 5, 6 et 8 seront modifiés dans la partie ville. Les cadences restent inchangées. Deux nouvelles lignes de bus (7 et 10) seront mises en place entre la gare de Bienne et les Champs-de-Boujean, avec une ligne circulant sur l'axe médian le long de la Suze, et une autre sur la rue de Mâche. Le schéma de la ligne 10 garantit une liaison rapide entre la gare de Bienne et le centre de Boujean avec une cadence semi-horaire aux heures de pointe. Ces lignes, exploitées conjointement, garantiront des correspondances optimales avec les transports régionaux et longue distance en gare de Bienne. Au début, ces deux lignes ne fonctionneront qu'aux heures de pointe.

Le tracé de la ligne 11 entre la gare de Bienne et le funiculaire de Macolin fera l'objet d'adaptations.

6.2 CRT Haute-Argovie

6.2.1 Lignes ferroviaires

Les travaux en gare de Lenzbourg entraînent des modifications sur les différentes lignes. À moyen terme, le S26 remplacera le S23 entre Aarau et Langenthal. Ce changement n'aura aucune incidence sur l'horaire ; l'offre sera en outre progressivement intensifiée dans les années à venir jusqu'à l'instauration d'une cadence semi-horaire permanente.

Le soir, l'offre entre Langenthal et Huttwil sera ponctuellement éteinte les nuits de week-end (vendredi/samedi et samedi/dimanche).

6.2.2 Lignes de bus

L'offre de bus entre Soleure et Herzogenbuchsee reste inchangée. Avec l'aménagement de l'offre sur le tronçon d'accès Soleure–Inkwil, les heures de fermeture des barrières à Subingen changent ; les impacts et les mesures requises sont en cours de discussion.

Du lundi au vendredi (jusqu'à environ 19 h), un nouveau schéma d'offre sera instauré sur la ligne de bus 40.051 entre Herzogenbuchsee et Wangen an der Aare. Dorénavant, les bus circuleront toutes les demi-heures et desserviront alternativement, soit une fois par heure, les localités situées entre les deux terminus (Wangenried ou Heimenhausen et Walliswil). Cela entraîne la suppression des services de desserte en minibus et la correspondance parfois inévitable à Röthenbach. Mais par ailleurs, ce concept induit un allongement négligeable des temps de trajet pour les usagers et usagères voyageant sur l'intégralité du tronçon Herzogenbuchsee–Wangen.

Sur le tronçon Langenthal–Herzogenbuchsee, la ligne 40.051 voit sa cadence intensifiée le samedi après-midi (entre environ 12 h et 17 h) pour circuler toutes les demi-heures.

Pour garantir le cofinancement de la Confédération, l'offre entre Huttwil et Eriswil (ligne 30.491), dans le cadre de la procédure de commande, subit une réduction minimale pour atteindre un maximum de 18 paires de courses (contre 18,5 actuellement).

6.2.3 Desserte fine de l'agglomération de Langenthal

Le concept de bus urbains sur la ligne 40.064 Langenthal Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterdorf figurait déjà dans l'arrêté sur l'offre 2022-2025, mais des retards sur le chantier de la gare (et de sa place) ont à ce jour empêché sa mise en œuvre. Le tronçon entre Langenthal et Langenthal Sud, soumis à une forte demande, est de ce fait passé à une cadence plus élevée, tous les quarts d'heure. Le quartier de Schoren est désormais desservi par la ligne 40.052 Thunstetten–Langenthal–Thörigen–Herzogenbuchsee : cela implique certes une réduction de la cadence, qui devient horaire, mais permet en contrepartie d'améliorer les correspondances en gare de Langenthal.

6.3 CR Emmental

6.3.1 Lignes ferroviaires

Aucun changement n'est prévu sur les lignes ferroviaires de l'Emmental après l'aménagement figurant dans l'arrêté sur l'offre pour les transports publics 2027-2030.

6.3.2 Lignes de bus

À Berthoud, les densifications apportées sur la ligne 30.468 Berthoud–Heimiswil–Kaltacker–Lueg sont prolongées jusqu'à Heimiswil (alors qu'elles s'arrêtaient jusqu'ici à Fischermätteli). À Langnau, la cadence semi-horaire, introduite de manière expérimentale sur la branche ouest de la ligne 30.281 (Langnau Bhf–Friedhof), est intégrée dans l'offre cantonale de base. L'offre a été mise en place il y a seulement un an, et les correspondances doivent encore être optimisées. Étant donné qu'il serait assez difficile de revenir à la variante initiale en raison de l'absence de possibilité de rebroussement, elle est désormais intégrée dans l'offre de base.

6.4 CR Berne-Mittelland

6.4.1 Lignes ferroviaires

La cadence semi-horaire Biel/Bienne–Münchenbuchsee est prolongée d'une paire de courses le matin (S31 Biel/Bienne à partir de 8 h 15) afin d'augmenter les capacités.

En ce qui concerne le RER de Berne, l'offre visée reste inchangée. En raison de travaux réduisant les capacités pour l'accès à la gare de Berne, plusieurs offres de RER sont supprimées certains week-ends, en soirée, voire sur des périodes plus longues. Ces suppressions, que l'on s'efforce de limiter au maximum, n'apparaissent pas dans l'arrêté sur l'offre. Les offres seront réintroduites dès la fin des réductions de capacité dues aux travaux.

6.4.2 Lignes de bus

Ligne 30.038 Schönbühl–Bäriswil/Mattstetten

Pour améliorer la rentabilité économique permise par l'augmentation de la demande potentielle, la ligne est prolongée jusqu'à l'arrêt de Mattsteten à Urtenen aux heures de pointe au titre d'exploitation-pilote.

Zone de Belp

Pour mieux aligner l'offre sur la demande, le concept de bus dans la zone de Belp est modifié comme suit :

- Sur la ligne 30.160, l'offre est réduite sur le tronçon Belp Bahnhof–Flughafen du lundi au vendredi. Ces jours-là, les bus circulent désormais toutes les demi-heures, toute la journée.
- Sur la ligne 30.160, l'offre est étoffée sur le tronçon Rubigen–Belp : les bus circulent maintenant toutes les 30 minutes durant les heures creuses, du lundi au vendredi, mais aussi le samedi.
- Les lignes de transport local 30.331 et 30.332 ne circulent désormais plus qu'aux heures de pointe, du lundi au vendredi.
- La zone artisanale Hühnerhubel est reliée à la gare de Belp du lundi au vendredi toutes les demi-heures aux heures de pointe (exploitation pilote).

Ligne 30.167 Münsingen–Wichtrach–Oberdiessbach

Les parcours à vide effectués actuellement entre Münsingen et Oberdiessbach s'ouvrent aux passagères et passagers, créant ainsi trois paires de courses supplémentaires.

Gantrisch

La ligne 30.320 Riggisberg–Thurnen circule une heure de plus le soir, soit jusqu'à 21 h, du lundi au vendredi.

Au vu de la très faible demande et dans une logique d'amélioration de la rentabilité, l'offre de la ligne 30.322 Hinterfultigen–Rüeggisberg–Riggisberg est supprimée le samedi.

Zone de Gessenay

Le nouveau schéma d'offre mis au point par la CRMB et la CRT 1 pour la zone de Gessenay se caractérise par un réseau de lignes clairement structuré et facilement compréhensible. Les modifications suivantes entrent en application :

- La ligne 30.541 Chiètres–Golaten–Wileroltigen–Chiètres est supprimée. Au besoin, Golaten peut être desservie par un bus de citoyens.
- La ligne 30.550 Laufon–Gümmenen est prolongée jusqu'à Mühleberg (exploitation pilote).
- La ligne 30.551 Gümmenen–Gurbrü est prolongée jusqu'à Chiètres via Wileroltigen.
- La ligne 30.560 Mühleberg–Allenlütten–Rosshäusern part d'Allenlütten et passe désormais par Frauenkappelen pour rejoindre la gare de Brünnen. Le tronçon Allenlütten–Rosshäusern n'est plus desservi faute de demande.
- La ligne 30.570 Brünnen–Frauenkappelen–Mühleberg est dans la mesure du possible prolongée jusqu'à Allenlütten aux horaires de début/sortie d'école. Les courses de renfort seront à l'avenir réorganisées aux heures de pointe afin qu'à ces moments de la journée, le chevauchement avec la ligne 30.560 entre Frauenkappelen et Brünnen permette une cadence au quart d'heure. À l'inverse, les renforts sur le tronçon Frauenkappelen–Mühleberg via Oberei et Buttenried sont supprimés. La mise en place de la cadence au quart d'heure ne sera possible que lorsque l'offre ferroviaire entre Berne et Brünnen, actuellement limitée en raison des travaux, sera entièrement rétablie.
- Les lignes 30.560 et 30.570 circulent toutes deux depuis fin avril 2025 pour remplacer la ligne S51 Berne–Brünnen, supprimée pendant plusieurs années en raison des travaux. Elles suivent un horaire de chantier adossé aux modifications conceptuelles présentées plus haut.

Ligne 20.520 Morat–Gempenach–Gümmenen

Sur demande du canton de Fribourg, le canton de Berne participe désormais à la commande de la ligne 20.520, dont une partie passe sur son territoire (niveau d'offre 1). Toutes les courses circulent à présent jusqu'à/au départ de Gümmenen.

Bucheggberg

Les mesures d'économie du canton de Soleure entraînent nécessairement une adaptation de la ligne 30.871 Jegenstorf–Messen–Waltwil. Les renforts aux heures de pointe (six paires de courses) ne circulent plus à présent qu'entre Jegenstorf et Etzelkofen. Pour les communes bernoises, cela ne change pratiquement rien à l'offre. L'adaptation du concept permet de solliciter un cofinancement de la Confédération pour la course Jegenstorf–Messen–Waltwil.

Worb

À la demande de la commune de Worb, la région a élaboré un schéma de bus local. Toutefois, la commune a décidé entretemps de renoncer à la mise en place d'un bus local, mais plutôt de participer à l'offre à la demande proposée par le Kiesental (voir chapitre 6.8).

6.4.3 Desserte fine dans l'agglomération de Berne

En décembre 2024, le Grand Conseil a décidé de n'accorder aucune subvention pour la rénovation de la branche de tram de Fischermätteli, et de supprimer la branche de tram Bahnhof Berne–Fischermätteli dans le prochain arrêté sur l'offre. Ce faisant, il a chargé le Conseil-exécutif de lui soumettre une autre solution pour la desserte du quartier Fischermätteli. En collaboration avec la CRBM, la commune et Bernmobil, l'OTP a étudié les différentes possibilités de desserte du quartier, et a déterminé les avantages et inconvénients ainsi que les coûts associés à chacune d'elles.

Les résultats montrent que les coûts d'investissement dans le cadre de la variante tram sont environ 20 % supérieurs à ceux de la variante bus, et que l'exploitation du tram coûterait chaque année 0,2 million de francs de plus que celle du bus. En revanche, la variante tram obtient de bien meilleurs résultats pour les autres critères importants, à savoir la qualité de l'exploitation, la fiabilité du système et les répercussions sur le trafic cycliste et piétonnier, et elle présente un léger avantage en termes d'impact sur le trafic individuel.

Dans le cadre d'une prise en compte de l'ensemble des critères, la direction des travaux publics et des transports aboutit à la conclusion qu'en dépit de ses coûts plus élevés, la variante tram présente des avantages indéniables et constitue la meilleure variante.

Entre Berne et Kleinwabern, sont prévus ces prochaines années la rénovation de la Seftigenstrasse, le prolongement de la ligne de tram 9 et la création d'un nouvel arrêt de RER à Kleinwabern. Le site de Kleinwabern deviendra bientôt une plate-forme de correspondances attrayante entre tram, bus et train. Parallèlement à la mise en service du prolongement de la ligne de tram, le réseau de bus dans la zone de Wabern sera adapté comme suit :

- La ligne 30.022 sera raccourcie. Le rebroussement se fera désormais en gare de Wabern/Stöckli.
- La ligne 30.029 sera prolongée jusqu'à l'interface de transports publics de Kleinwabern.
- La ligne 30.340 sera raccourcie jusqu'à l'interface de transports publics de Kleinwabern.

La ligne de bus 30.012 est actuellement très chargée aux heures de pointe entre la gare et l'Hôpital de l'Île, et la demande va continuer à croître. C'est la raison pour laquelle des bus de renfort vont venir étoffer l'offre existante de manière ciblée, en fonction de la demande.

La ligne 30.031 va être développée sur le tronçon Niederwangen–Europaplatz pour tenir compte de la mise en service du centre de police de Berne à Niederwangen. Le calendrier du renforcement avec une cadence au quart d'heure doit être défini avec la police cantonale.

L'exploitation pilote de la branche Worblaufen–Ittigen Talgutzentrum de la ligne 30.033 est en cours depuis l'année d'horaire 2024. L'objectif minimal en termes de fréquentation a été atteint dès la première année d'exploitation, et celle-ci a continué d'augmenter sensiblement au premier trimestre 2025. De même, l'objectif minimal en matière de taux de couverture des coûts sur l'intégralité de la ligne a été atteint dès 2024. Par conséquent, la prolongation de la ligne est intégrée dans l'offre de base (niveau d'offre 1).

Les évolutions dans le quartier de l'Hôpital de l'Île et dans la zone de Weyermannshaus vont entraîner une nouvelle hausse de la demande sur le corridor Berne–Güterbahnhof–Hinterkappelen. De ce fait, la ligne 101 sera densifiée sur le tronçon Güterbahnhof–Bethlehem Kirche au moment de l'inauguration du campus de la Haute école spécialisée (BFH), avec la mise en place d'une cadence à 5 minutes aux heures de pointe. Des courses supplémentaires seront mises en place sur le tronçon Bern Bahnhof–Güterbahnhof pour garantir les capacités de transport. Il est important que les pics de fréquentation sur la ligne de bus 101 vers la HEP et la BFH ne se superposent pas, au risque sinon d'empêcher la mise à disposition de capacités suffisantes. C'est un aspect dont la BFH devra tenir compte pour l'élaboration de ses emplois du temps. Mais elle connaît le sujet et a conscience de la nécessité d'adapter les emplois du temps du campus de Berne en fonction des transports publics. L'OTP est en contact avec la BFH.

6.5 CRT Oberland-Ouest

6.5.1 Lignes ferroviaires

Face à leur succès, les trains Regio, introduits en 2020 entre Spiez et Frutigen, et qui permettent à certains moments des liaisons semi-horaires depuis l'Unterland jusqu'à Frutigen aux heures de pointe du trafic pendulaire et du trafic de loisirs, vont être développés. Cette évolution devrait permettre de délester la ligne RE1, souvent surchargée sur l'axe Berne–Spiez–Kandersteg–Brig.

6.5.2 Lignes de bus

Parallèlement aux nouveaux trains Regio entre Spiez et Frutigen, les liaisons semi-horaires Frutigen–Adelboden vont elles aussi être développées. Sur la ligne 31.320 Frutigen–Kandersteg, des densifications saisonnières seront prévues pour répondre à la forte hausse de la demande sur le tronçon menant à Blausee.

La CRT Oberland-Ouest étudie actuellement avec les communes la création d'une ligne de bus entre Oey-Diemtigen, Latterbach et Erlenbach. Ce scénario permettrait de répondre aux besoins des écolières et écoliers durant la semaine et de renforcer le trafic de loisirs le week-end, en permettant une correspondance avec le Stockhornbahn. La mise en place de cette ligne est pour le moment expérimentale. Mais elle pourrait permettre une exploitation plus efficace de l'actuelle ligne 31.250 (Oey-Diemtigen–Diemtigen Grimmialp) et améliorer légèrement l'offre.

6.5.3 Desserte fine de l'agglomération de Thoune

L'offre va être étendue sur la ligne 1 Steffisburg–Thoune–Spiez, très fréquentée : il est prévu d'instaurer une cadence à 7,5 minutes aux heures de pointe entre Steffisburg et Deltapark Gwatt. Les week-ends, il est prévu d'instaurer une cadence à 10 minutes tout au long de la journée.

Dans l'agglomération de Thoune, l'exploitation pilote de la première ligne tangentielle entre Steffisburg Kirche et Thun Zentrum Oberland s'achèvera fin 2025, après trois années d'expérimentation. Dans un

premier temps, les bus circuleront selon une cadence semi-horaire aux heures de circulation des pendulaires et aux horaires d'ouverture des magasins. La nouvelle ligne de bus relie les zones résidentielles de Steffisburg le long de la Zugstrasse aux transports publics et à la gare. La mise en service de l'arrêt Thoun Nord devrait permettre des correspondances entre la ligne tangentielle et le RER en direction de Berne.

La gare routière sur la place de la gare de Thoun touche aux limites de ses capacités. L'entrée de la gare est souvent encombrée de bus à l'arrêt. Les lieux doivent être aménagés pour assurer l'accès des personnes handicapées et développer l'offre. Dans l'un et l'autre cas, cela nécessite davantage d'espace. Pour ce faire, il est prévu de ne plus faire passer sur la place de la gare deux des lignes de bus urbains, mais d'assurer la correspondance avec les trains sur le côté sud (voir chapitre Illustration). La ville de Thoun, la CRT 5 et les services cantonaux se sont prononcés en faveur d'une solution intégrant des bordures d'arrêt dans la Seefeldstrasse, une amélioration que la ville de Thoun est chargée de diriger.

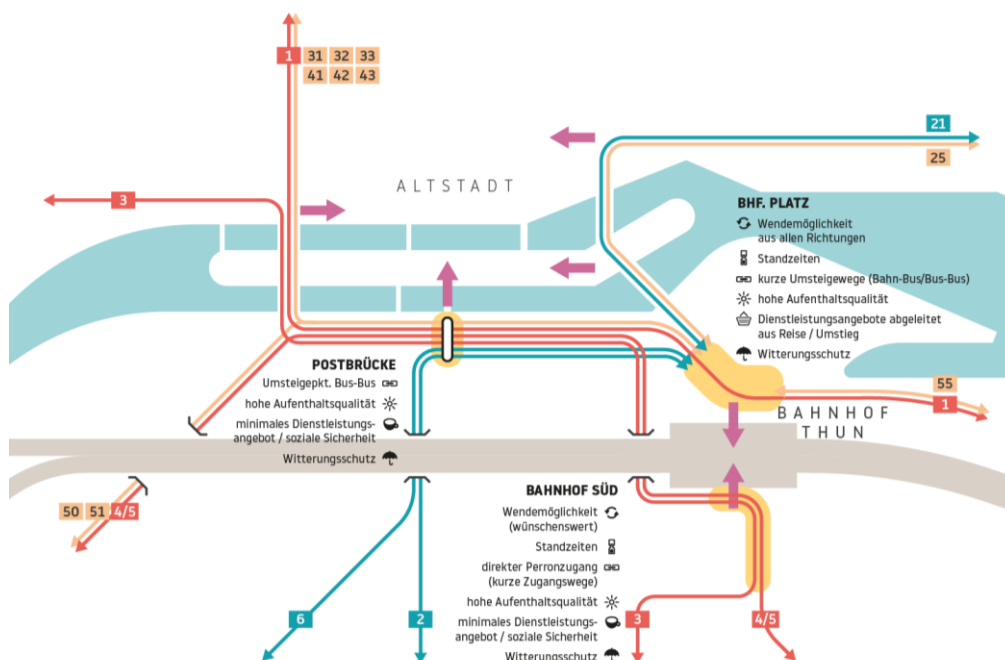


Illustration 30 : Une stratégie à court et moyen terme des transports publics pour le centre-ville de Thoun (Source : CRT5 2019)

6.6 CR Oberland-Est

6.6.1 Lignes ferroviaires

L'aménagement du point de croisement de Leissingen permettra le croisement de trains de 400 mètres de long, et donc une utilisation plus flexible des véhicules des CFF. Les travaux concernés entraîneront inévitablement des restrictions ainsi que des fermetures de tronçons. Parmi les solutions étudiées, la meilleure semble de renoncer à la desserte semi-horaire de la gare d'Interlaken West.

Les Berner Oberland Bahnen prévoient plusieurs aménagements de voies au cours des années à venir. Ainsi, entre Interlaken Ost et Grindelwald, il est prévu de passer à une cadence au quart d'heure aux heures de pointe saisonnières, dans la direction du trafic concernée. Afin de pouvoir proposer cette offre de manière stable, les lieux de croisement doivent être remis en état et aménagés.

Des augmentations de la cadence sont possibles également entre Interlaken Ost et Lauterbrunnen ainsi que sur le tronçon de la WAB Lauterbrunnen–Wengen, sans mesures d'infrastructure supplémentaire.

6.6.2 Lignes de bus

Avec la forte hausse du trafic de loisirs, les contraintes de capacité se multiplient également sur le réseau de bus dans la région d'Interlaken. Sur la ligne 31.103 Interlaken–Iseltwald, des courses supplémentaires sont mises en place et le tracé de la ligne fait l'objet d'adaptations. Quant au bus local Grindelwald, il se voit enrichi de courses de renfort et d'une offre en soirée. Concernant la nouvelle construction de la Firstbahn et le déplacement de la station inférieure vers la gare, la Conférence régionale examine actuellement des adaptations du réseau de bus local. En raison de la forte augmentation de la demande, le développement de l'offre de bus pourrait s'avérer nécessaire dès les années à venir.

6.6.3 Desserte fine de l'agglomération d'Interlaken

À Interlaken, une nouvelle ligne de bus 31.108 va être introduite en décembre 2025 entre Interlaken, le nouvel arrêt de train de Matten bei Interlaken et la zone artisanale de Wilderswil en qualité d'essai pilote. La nouvelle ligne devrait venir délester la ligne 31.105 Unterseen–Interlaken–Gsteigwiler, sursollicitée, et permettre de meilleures correspondances à Matten, en direction de Grindelwald et Lauterbrunnen.

En saison estivale, les goulets d'étranglement sur la ligne 31.021 entre Interlaken et Unterseen Neuhaus sont de plus en plus importants. Plutôt que de recourir à des voitures supplémentaires comme on le faisait jusqu'alors, des courses supplémentaires en horaires décalés viendront décharger la course de base de la ligne 31.021.

6.7 Évolution de l'offre nocturne

Depuis leur intégration à l'offre de base en décembre 2021, les lignes Moonliner ont enregistré une forte hausse de la demande nocturne. En raison de cette évolution, et d'une intervention politique transmise aux autorités compétentes, l'offre actuelle de bus de nuit a été réexaminée pour étudier l'éventuelle création de lignes de RER de nuit. Ces études ont confirmé l'existence d'un potentiel pour des RER de ce type sur les trois corridors suivants :

- Berne–Thoune (N1)
- Berne–Biel/Bienne (ligne N3)
- Berne–Soleure (RBS – ligne N8)

Il a cependant été décidé de ne pas créer ces RER de nuit pour le moment. En effet, même si, comme on l'a dit, les études ont bel et bien confirmé le potentiel des corridors Berne–Biel/Bienne, Berne–Thoune et Berne–Soleure, leur mise en œuvre est impossible à court terme, pour les raisons énumérées ci-après :

- Le corridor à destination de Thoune est actuellement très chargé du fait des chantiers dans la Vallée de l'Aar. Or une bonne part de ces travaux s'effectuent la nuit et le week-end, ce qui entraînerait de nombreuses perturbations et obligerait à recourir régulièrement à des bus de remplacement sur cette ligne. Les modifications d'horaire à répétition, voire les changements de correspondances seraient difficiles à appréhender pour la clientèle, et peu attrayants.
- Actuellement, des études et des expériences pilotes sont en cours au niveau national (Berne–Zürich/pied sud du Jura) pour étudier la pertinence d'une offre nocturne sur les trains longue distance. Il faut attendre de connaître la future offre à ce niveau pour pouvoir organiser l'offre Moonliner en fonction de ces trains, dont l'influence sur le réseau nocturne de Bienne et Soleure pourrait être très importante. Les CRT/CR et le canton de Soleure doivent réaliser les nouvelles conceptions au cours des prochaines années.

L'offre Moonliner fait l'objet d'adaptations sur les lignes 30.918 (M18) Berne–Brünnen–Frauenkappelen–Gümmenen–Laufon et 30.983 (M83) Berne–Bümpliz–Niederwangen–Thörishaus–Neuenegg–Laufon. Par

leur exploitation, ces lignes sont aujourd'hui liées l'une à l'autre, mais cette exploitation n'est pas ponctuelle, ce qui compromet les correspondances en gare de Berne. Les deux lignes vont donc être exploitées séparément, ce qui induit les adaptations suivantes :

- M18 : le tronçon Berne–Brünnen–Frauenkappelen–Gümmenen est raccourci, et toutes les courses passent désormais par Oberbottigen et Riedbach.
- M83 : l'arrêt Bösinggen Tuftera n'est plus desservi.

En raison de son taux de couverture des coûts très insuffisant, la ligne 30.919 (M19) Belp–Toffe –Kaufdorf–Riggisberg–Thurnen–Seftigen–Gurzelen est raccourcie. Elle part désormais de Kaufdorf en direction de Thurnen, et le terminus est à Riggisberg. La fréquentation au sud de Thurnen est très faible.

6.8 Offres à la demande dans le canton de Berne

Les possibilités offertes par les nouvelles technologies, l'évolution des comportements dans le travail comme dans les loisirs et la mutation des besoins de la population débouchent autant sur de nouvelles habitudes de mobilité que sur de nouvelles formes d'offres de mobilité. La répartition bipartite classiquement appliquée à la mobilité sur route – transport individuel motorisé (TIM) d'un côté, transports publics (TP) de l'autre – tend à disparaître.

Les offres à la demande ne constituent pas une nouveauté. Elles sont notamment bien connues dans le trafic de tourisme et de loisirs, ou régulièrement utilisées en renfort des transports publics (p. ex. le soir, ou pour compléter la desserte de certains quartiers ou hameaux). Des bus de ce type circulaient ainsi depuis 2001 dans les zones de Huttwil et de Courtine de Bellelay. Mais au vu de la faible demande et d'une mauvaise rentabilité, ces offres ont été suspendues et remplacées par des offres ordinaires.

Ces dernières années, les possibilités offertes par les nouvelles technologies ont incité les régions à mener des études approfondies pour délimiter d'éventuels territoires et en évaluer le potentiel. Deux types d'offres à la demande ont fait l'objet d'une attention particulière :

- Commande au même titre qu'une ligne ordinaire
En principe, le canton peut tout à fait commander une offre à la demande. L'OFT a publié des directives à ce sujet en octobre 2023. Mais les études préliminaires ont montré que de telles offres coûtaient extrêmement cher et risquaient par conséquent d'être très peu rentables. Le canton a donc estimé que les offres de ce type n'étaient pas pertinentes.
- Cofinancement d'un bus de citoyens
Les bus de citoyens sont organisés par les communes, et ils peuvent être soumis à des normes moins strictes en termes de tarifs ou d'exigences du personnel. Les offres de bus de citoyens bénéficient depuis des dizaines d'années d'un soutien financier du canton de Berne, dans la mesure où elles respectent les principes de desserte (article 3 OOT). Concernant l'horaire (nombre de courses, couverture territoriale, tracé des lignes, etc.), la tarification (de la gratuité aux tarifs spéciaux, en passant par la reconnaissance des titres de transport Libero ou du Service direct national) et l'organisation (exploitation assurée par les communes ou par des tiers), les communes, en tant que commanditaires de l'offre, jouissent de la plus grande autonomie qui soit.

Pour la variante avec les bus de citoyens, qu'applique déjà avec succès mybuxi, par exemple, les régions déposent les demandes suivantes pour qu'elles soient intégrées dans l'arrêté sur l'offre :

- Zone de Belp et communes voisines (offre déjà en partie existante)
- Zone de Kiesental
- Zone de Herzogenbuchsee (offre existante)
- Zone de Niederönz (offre existante)

- Heimiswil et Affoltern i. E. (existe déjà), Huttwil, Walterswil, Oeschenbach, Ursenbach, Rohrbachgraben et Gondiswil

Ces offres devraient être désormais cofinancées. Comme il ne s'agit toutefois pas d'offres circulant selon l'horaire, il n'est pas possible d'en tenir compte lors du calcul des catégories de desserte.

6.9 Exploitations pilotes

En vertu de l'article 6, alinéa 2 LCTP, le canton peut apporter son soutien à des exploitations pilotes présentant un intérêt public prépondérant. Pour évaluer l'impact d'une nouvelle offre, il est généralement indispensable d'effectuer des essais de commercialisation. Les exploitations pilotes nécessaires à cet égard font office de base décisionnelle pour l'intégration dans l'offre de base. Le transfert d'une exploitation pilote dans l'offre de base requiert une adaptation de l'arrêté sur l'offre par le Grand Conseil.

La mise en place d'une exploitation pilote, autrement dit l'adaptation de l'offre de transports publics dans le but d'atteindre la qualité souhaitée de la desserte de transports publics, est une condition essentielle au développement visé de l'urbanisation d'importance régionale et cantonale. À ce jour, et conformément au plan directeur du canton de Berne 2030, cela concerne :

- La prolongation de l'actuelle ligne Avenches–Cudredin–Ins jusqu'à Treiten
- La ligne Linie Enges–Marin–Epagnier–Ins et la ligne Lüscherz–Erlach–Gals–Marin–Epagnier font l'objet d'une exploitation pilote dans le cadre du nouveau schéma de bus de la zone d'Erlach.
- La création d'une liaison entre la zone artisanale de Belp et la nouvelle ligne Bahnhof Belp–Hühnerhubel.
- La prolongation de la ligne 30.550 Laupen–Gümmenen–Mühleberg vers Mühleberg
- La prolongation de la ligne 30.038 Schönbühl–Bäriswil / Mattstetten–Urtenen
- À ce jour, la nouvelle ligne Oey–Diemtigen–Latterbach–Erlenbach Kleindorf, qui pourrait être mise en service dans le cadre d'une exploitation pilote, est à l'étude.
- La nouvelle ligne Steffisburg Kirche–Thun Zentrum Oberland (à partir de l'horaire 2026)
- La nouvelle ligne 31.108 Interlaken–Matten bei Interlaken–Wilderswil (à partir de l'horaire 2026)

Le canton ne peut apporter une contribution financière à des exploitations pilotes que conjointement avec d'autres organismes responsables. Il peut s'agir de syndicats de communes, de communes ou de tiers. La répartition des coûts entre le canton et ses partenaires est définie au cas par cas, compte tenu en particulier des différents intérêts en jeu.

La contribution éventuelle du canton à une exploitation pilote est autorisée le cas échéant par l'organe détenant la compétence financière. Les crédits sont approuvés en réponse à la demande de contribution présentée par l'organisme responsable, après une étude économique et une analyse des perspectives de succès de l'exploitation pilote.

6.10 Justification des aménagements selon les niveaux d'offre actuels

L'adaptation prévue de l'ordonnance sur l'offre de transports publics représente une rupture avec les arrêtés sur l'offre antérieurs. Étant donné que l'arrêté sur l'offre 2027-2030 se réfère déjà aux nouveaux niveaux d'offres, les tableaux ci-dessous présentent les modifications théoriques qui résulteraient d'une absence d'adaptation de l'ordonnance.

Conférence régionale de l'Emmental

Numéro de ligne	Description de la ligne	NO au-jour d'hui	NO nouv. avec OOT actuelle	Justification
30.468	Berthoud–Heimiswil–Lueg	2	3	Concerne uniquement le tronçon Berthoud–Heimiswil. L'exploitation pilote financée par la ville de Berthoud montre que les objectifs en matière de satisfaction de la demande et de couverture des coûts peuvent être atteints.

Conférence régionale Berne-Mittelland

Numéro de ligne	Description de la ligne	NO au-jour d'hui	NO nouv. avec OOT actuelle	Justification
30.031	(Bern Brunnadernstrasse–) Europaplatz Bhf–Niederwangen Bhf	3	4	Extension de l'offre sur la branche Niederwangen–Europaplatz en raison de la mise en service d'un centre de police à Niederwangen
30.041	Zollikofen–Kappelisacker–Bern Breitenrain	2	3	Mise en place de courses le midi
30.560	Mühleberg–Allenlütten–Rosshäusern	1	2	Mise en œuvre partielle du schéma d'offre Frienisberg Zone de Gessenay (les courses de renfort sont désormais attribuées à cette ligne)

Conférence régionale des transports de l'Oberland oriental

Numéro de ligne	Description de la ligne	NO au-jour d'hui	NO nouv. avec OOT actuelle	Justification
31.101	Beatenberg–Interlaken Ouest	2	3	Augmentation de la cadence plutôt que voitures supplémentaires pour des raisons de capacités
31.103	Iseltwald–Bönigen–Interlaken West	1	2	Adaptation du tracé de la ligne et extension de l'offre pour des raisons de capacités
31.121	Grindelwald Terminal–Bahnhof–Oberer Gletscher	2	3	Augmentation requise de la cadence pour des raisons de capacités
31.122	Grindelwald Gletscherschlucht–Bahnhof–Bodmi–Klusi	2	3	Augmentation requise de la cadence pour des raisons de capacités
31.141	Lauterbrunnen–Stechelberg	2	3	Augmentation requise de la cadence pour des raisons de capacités
311 R62	Interlaken Ost–Zweilütschinen–Lauterbrunnen	3	4	Augmentation requise de la cadence pour des raisons de capacités
311 R63	Lauterbrunnen–Wengen–(Kleine Scheidegg)	3	4	Augmentation requise de la cadence pour des raisons de capacités
312 R61	Interlaken Ost–Zweilütschinen–Grindelwald	3	4	Augmentation requise de la cadence pour des raisons de capacités
474 R71	Meiringen–Innertkirchen	2	3	Intégration dans l'offre de base de paires de courses financées par des tiers avec une bonne fréquentation

Lignes interrégionales

Numéro de ligne	Description de la ligne	NO aujourd'hui	NO nouv. avec OOT actuelle	Justification
31.060	Spiez–Interlaken West–Interlaken Ost	2	3	Extension de l'offre en soirée afin de répondre aux besoins

Illustration 17 : Aperçu des lignes pour lesquelles un changement de niveau sur la base de l'OOT n'est plus requis.

6.11 Passage à la motorisation climatiquement neutre pour les transports par bus

L'accord de Paris sur le climat, ratifié par la Suisse, et la stratégie énergétique de la Confédération prévoient une nette réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur de la mobilité doit consentir des efforts importants à cette fin. Dans le domaine des transports publics, le passage pour les bus à une motorisation alternative, électrique et à faibles émissions figure au premier plan.

Cette évolution permettra de satisfaire aux exigences de la constitution cantonale, de la loi sur les transports publics, de la Stratégie de mobilité globale et de protection de l'air et de la stratégie énergétique du canton de Berne.

Dans sa réponse à une motion (motion 026-2020 « Stratégie Bus électriques »), le Conseil-exécutif s'est déclaré persuadé que les bus électriques (et, de manière générale, les systèmes de motorisation alternative) favoriseraient grandement la décarbonisation, notamment grâce à l'électricité issue d'énergies renouvelables. En outre, les bus électriques contribuent considérablement à protéger l'air et à réduire le bruit, en particulier dans les régions densément peuplées.

L'acquisition de bus et le passage à une motorisation alternative relèvent en principe de la responsabilité des entreprises de transport. Dans le domaine des transports donnant droit à des indemnités, ces décisions doivent toutefois être coordonnées avec les commanditaires par le biais de l'instrument des autorisations des moyens de production et de la procédure de commande. Un pilotage plus large, voire la formulation de consignes par le commanditaire ne constituent pas des solutions pertinentes, pour diverses raisons. En effet, les conditions préalables, concernant les possibilités de recharge, la topographie, certains aspects de l'exploitation, etc., varient d'une commune à l'autre et doivent faire l'objet d'études individuelles, qui pourraient déboucher sur des solutions différentes. Par ailleurs, la rapidité des progrès techniques est telle que formuler des consignes techniques pour l'électrification ne serait pas pertinent.

Dans les projets d'agglomération de cinquième génération, différentes agglomérations sollicitent des subventions fédérales pour l'électrification, celle des véhicules autant que celle des dépôts et des équipements à y installer obligatoirement.

Dans le canton de Berne, des bus électriques circulent déjà sur les réseaux des entreprises de transport suivantes : Bernmobil, Postauto, RBS, Transports publics biennois. STI et Busland déploieront, elles aussi, des bus électriques à compter de 2026. Concernant les autres entreprises de transport, elles prévoient de passer aux bus équipés de systèmes de propulsion alternatifs. De manière générale, aucun bus ne doit être mis hors service de manière prématurée en raison du passage à des motorisations alternatives.

Dans le canton de Berne, en principe, seuls des bus à propulsion alternative circuleront encore après 2030. Mais aujourd'hui, déjà, les possibilités d'acquisition de bus diesel pour les transports publics est limitée, faute d'entreprises capables d'en proposer.

6.12 Tarifs et systèmes de distribution

Organisation des entreprises de transport en matière de tarifs

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. Elle définit les conditions-cadres générales du Service direct national et des communautés tarifaires régionales.

Avec le projet myRIDE, l'Alliance SwissPass entend proposer un tarif numérique tourné vers l'avenir. Celui-ci vise à supprimer les deux « univers tarifaires » que sont le Service direct national et les communautés tarifaires, pour simplifier progressivement les conditions dans lesquelles évoluent la clientèle et les entreprises de transport.

En raison de la forte dépendance financière induite par les recettes de transport, l'évolution est suivie de près. À noter que les intérêts des cantons au service des utilisatrices et utilisateurs des transports publics sont mieux pris en compte du fait de la collaboration entre les cantons, d'une part, et entre la Confédération et les cantons, d'autre part.

En cas de succès de myRIDE, il est envisagé de proposer des abonnements en plus des nouveaux tarifs. Cela entraînera des changements assez importants pour la communauté tarifaire Libero, avec la suppression de la vente de titres à l'unité et la révision des tarifs d'abonnements actuels.

Inclusion des transports publics dans les cartes d'hôte

Les objectifs climatiques en matière de mobilité concernent également le trafic touristique, sans restriction aucune. Les hôtes qui séjournent dans des centres touristiques doivent pouvoir utiliser les transports publics pour se déplacer sur place. Pour ce faire, l'un des éléments clés est la facilité d'accès. En matière de titres de transport, de nombreuses stations touristiques proposent des cartes d'hôte incluant des billets de transports publics. Les indemnités versées par les régions touristiques aux entreprises de transport doivent être proportionnelles à l'utilisation des transports publics par les hôtes. Si tout fonctionne bien, les hôtes bénéficient d'un pack intéressant, et les contribuables n'ont pas à supporter la charge indirecte de l'offre utilisée à des fins touristiques. D'un point de vue juridique, il convient de respecter les dispositions de la loi sur le transport des voyageurs, qui impose que les tarifs soient appliqués à tous de manière identique. La rémunération versée par les régions touristiques aux entreprises de transport ne peut donc pas être négociée arbitrairement : elle doit suivre une méthode de calcul jugée acceptable par le prestataire.

Mesures tarifaires à Lauterbrunnen

Pour des raisons de politique économique, les transports de personnes et de marchandises dans les stations interdites aux voitures de Wengen, Mürren et Gimmelwald font l'objet de réductions de tarif depuis 1987. Le dédommagement du manque à gagner est défini dans la procédure de commande ordinaire. Le rabais sur les tarifs étant exclusivement réservé aux habitantes et habitants de la commune de Lauterbrunnen, la Confédération ne compense pas les pertes.

Systèmes de vente de billets

Les deux tiers des titres de transports publics sont aujourd'hui vendus sur des appareils mobiles. Les clientes et clients apprécient la facilité du processus d'achat sur leur appareil personnel par rapport à un distributeur automatique, sans pression de temps qui plus est. Cela dit, il subsiste néanmoins un besoin de titres traditionnels sur papier, dont l'achat ne nécessite pas la transmission de données personnelles. De même, l'obtention de conseils personnalisés en cas de questions complexes ou dans le cadre du service clients restera importante à l'avenir.

L'utilisation d'un support papier entraîne des coûts importants. Il faudrait donc recourir davantage à la possibilité de charger sur un support électronique un billet acheté sur un distributeur. Ce support peut être par exemple la carte SwissPass, largement répandue.

Côté modes de paiement, l'argent liquide est en perte de vitesse. Il n'a bien sûr pas cours pour les achats réalisés via des applications mobiles, qui constituent l'essentiel des ventes de billets. Mais même aux distributeurs de billets et au guichet, les clientes et clients optent de plus en plus pour des modes de paiement électroniques. Les entreprises de transport qui veulent renouveler leurs appareils de vente pour des raisons de rentabilité doivent donc s'interroger sur le choix de l'équipement. Quels types de produits doit-on pouvoir acheter sur un distributeur, et quelles possibilités de paiement répondent à quels besoins ?

De l'avis du canton, il est primordial de ne pas compliquer excessivement l'accès aux transports publics. Celui-ci doit donc obligatoirement être possible pour tous, y compris pour les personnes dépourvues de cartes de crédit ou de débit. En même temps, il est nécessaire de mettre au premier plan les besoins de la majorité de la population, et d'y répondre au mieux. Ce faisant, il convient d'utiliser les nouvelles possibilités offertes par la technologie pour continuer à améliorer les transports publics. Les solutions particulières destinées à une minorité ne doivent pas induire de coûts disproportionnés pour la collectivité.

6.13 Interfaces de transport

Points de correspondance attractifs, les interfaces de transport permettent de passer simplement et efficacement d'un moyen de transport à un autre et participent ainsi au développement concentré de l'urbanisation (habitat, travail, achats, loisirs, restaurants, etc.). Ces interfaces ont pour vocation de faciliter la combinaison de plusieurs moyens de transport, mais aussi du trafic grandes lignes ainsi que des transports régionaux et locaux. Les voyageuses et voyageurs peuvent ainsi passer facilement de la voiture et de la marche aux transports publics ou au vélo, et vice versa. Les offres de mobilité telles que le partage de voitures et de vélos, les dispositifs de mobilité personnelle (Personal Mobility Devices ou PMD, en anglais), les systèmes de transport à la demande ainsi que le covoiturage font également partie de la palette de services potentielle de ces interfaces ; elles incitent à la multimodalité.

Le changement peut par exemple se faire au niveau de la ceinture périphérique à une sortie d'autoroute bien desservie par les transports publics urbains ou à un arrêt de RER régional. Les interfaces de transport classiques comprennent les pôles de correspondance entre transports publics et train, bus et/ou tram, ainsi que les installations P+R ou B+R. Les grandes gares dans les centres des agglomérations constituent déjà des interfaces de transport qu'il convient d'optimiser et d'aménager sur le plan urbanistique compte tenu de leur forte utilisation. Mais de nombreuses gares plus petites comme les nœuds de transports publics de Tavannes, Brügg, Zollikofen, Belp, Wynigen ou Wilderswil font également office d'interfaces de transport aujourd'hui.

L'optimisation des pôles d'échanges multimodaux offre l'opportunité d'améliorer la gestion du trafic et de mieux les volumes de trafic. Mettre en place des liaisons attractives entre les différents moyens de transport contribue à réduire les problèmes de circulation en favorisant le passage de moyens de transport à forte emprise au sol à des moyens de transport à faibles émissions et économes en surface, au plus près du point de départ du trajet.

Les principes et objectifs sont indiqués dans le plan directeur cantonal. -Le canton s'intéresse aux pôles d'échanges depuis plusieurs années : les offres P+R et B+R revêtent une grande importance pour la mobilité dans le canton et sont soutenues par celui-ci. Au sein de l'agglomération, plusieurs lignes de bus ont été reliées au RER (Längenbergr, Frauenkappelen-Mühleberg, Rapperswil/Bucheggberg) pour éviter la circulation des bus sur le réseau routier urbain très fréquenté dans le périmètre de la gare de Berne. Dans toutes les régions du canton, de nombreuses gares ferroviaires sont ainsi devenues depuis un certain temps de véritables interfaces de transport. Dans le cadre des projets d'agglomération de cinquième

génération et des CRTU 2025, les régions ont systématiquement réexaminé leurs arrêts de transports publics et élaboré un réseau conceptuel d'interfaces de transport, avec différentes fonctionnalités et des aménagements divers. Des mesures et projets sont à présent progressivement mis au point pour améliorer ces endroits. Différents projets ayant vocation à créer ou à améliorer des interfaces de transport sont déjà en préparation, voire en phase de mise en œuvre. C'est le cas à Ostermundigen, Kleinwaben, Thoun Nord ou Matten bei Interlaken, par exemple.

7 Listes

7.1 Liste des abréviations

OOT	Ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (RSB ; 762.412)
AK35	Concept d'offre 2035
OTP	Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne
ARE	Office fédéral du développement territorial
PA T+U	Projet d'agglomération Transports et urbanisation
EA	Étape d'aménagement
EA25	Étape d'aménagement PRODES 2025
AS35	Étape d'aménagement PRODES 2035
asm	Aare Seeland mobil AG
CO	Convention d'offre
LC	Loi sur les constructions (RSB 721.1)
OFT	Office fédéral des transports
LHand	Loi sur l'égalité pour les handicapés (RS 151.3)
BeoAbo	Communauté tarifaire BeoAbo de l'Oberland bernois
OFS	Office fédéral de la statistique
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS SA
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BSG	Société de Navigation Lac de Bienne SA
TTE	Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne (jusqu'à 2019)
DTT	Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne (à partir de 2020)
CJ	Chemins de fer du Jura
LCdF	Loi sur les chemins de fer (RS 742.101)
FAIF	Arrêté fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire
Fonds FTP	Fonds pour la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics
TLD	Trafic longue distance
AG	Abonnement général
LTM	Loi sur le transport de marchandises (RS 742.41)
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises (RS 742.411)
HVZ	Heures de forte affluence
IC	InterCity

IR	InterRegio
CCI	Crédit-cadre d'investissement
ISB	Exploitant d'infrastructure
OPCTR	Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (RS 742.101.2)
PC	Paire de courses
OPCF	Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (RS 742.120)
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
TBL	Tunnel de base du Lötschberg
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
TIM	Trafic individuel motorisé
TP	Transports publics
LCTP	Loi cantonale sur les transports publics (RSB 762.4)
OPTA	Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération
LTV	Loi sur le transport de voyageurs (RS 745.1)
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (transports régionaux Berne-Soleure)
RE	RegioExpress
CRTU	Conception régionale des transports et de l'urbanisation
CJ	Conférence régionale
CRBM	Conférence régionale Berne-Mittelland
DPTA	Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
TRV	Transport régional de voyageurs
CRT	Conférence régionale des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux SA
SOB	Südostbahn
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
ET	Entreprise de transport
CT	Communauté tarifaire
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OTHand	Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (RS 151.34)
zb	Zentralbahn AG
ZBB	Projet « Avenir de la gare de Berne »
ZEB	Projet « Développement futur de l'infrastructure ferroviaire »

7.2 Sources

OTP : Satisfaction vis-à-vis des transports publics. Rapport de l'enquête auprès de la population 2024, rapport établi par YouGov Suisse en mai 2024

OTP : Résultats de l'enquête de satisfaction 2022, Institut Link, novembre 2022

OFS / ARE : Comportement de la population en matière de mobilité. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015 Neuchâtel et Berne, 2023

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne (2023), Mobilité dans le canton de Berne, évaluation du « Microrecensement mobilité et transports 2021, Berne

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne, OTP : Étude de desserte Fischermätteli, 2025

Conférence régionale de Berne-Mittelland : Schéma d'offre régional pour les transports publics 2027-2030 (en allemand), rapport final, 27 février 2025

Conférence régionale de Berne-Mittelland : Schéma d'offre régional pour les transports publics 2022-2025 (en allemand), rapport complémentaire, 27 février 2025

CR Emmental : Schéma d'offre régional 2027-2030 (en allemand), rapport final, 21 février 2025

CR Oberland-Est : Schéma d'offre régional 2027-2030 (en allemand), rapport, 11 décembre 2024

CRT Bienne-Seeland-Jura bernois : Schéma d'offre régional 2027-2030 (en allemand), rapport final, 17 janvier 2025

CR Haute-Argovie : Schéma d'offre régional 2027-2030 (en allemand), rapport final, 23 septembre 2024

CRT Oberland-Ouest : Schéma d'offre régional 2027-2030 (en allemand), 28 février 2025

OPC : Plan du réseau routier 2022-2037, 12 juin 2013, état au 9 juin 2021