

Rapport sur la mise en œuvre de l'arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour la période 2010 à 2013



TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction.....	2
2	Evolution de la mobilité.....	2
3	Qualité de la desserte des TP.....	5
4	Evolution du trafic longue distance	8
5	Evolution des transports publics du canton de Berne	10
6	Evolution des transports ferroviaires régionaux	11
6.1	RER bernois.....	11
6.2	CRT Bienne – Seeland – Jura bernois	14
6.3	CRT Haute-Argovie	17
6.4	CRT Emmental.....	18
6.5	CR Berne-Mittelland	19
6.6	CRT Oberland-Ouest	20
6.7	CR Oberland-Est.....	22
7	Evolution de l’offre de bus régionaux	24
7.1	CRT Bienne – Seeland – Jura bernois	24
7.2	CRT de Haute-Argovie	27
7.3	CRT Emmental.....	29
7.4	CR Berne-Mittelland	31
7.5	CRT Oberland-Ouest	37
7.6	CR Oberland-Est.....	41
8	Evolution des transports locaux dans les villes et les agglomérations.....	45
9	Réductions de l’offre dans l’horaire 2013	51
10	Evolution de l’offre nocturne	54
11	Evolution des indemnisations	56
11.1	Responsabilités du financement des transports publics	56
11.2	Evolution des indemnités	57
11.3	Situation financière en 2013	59
12	Aspects qualitatifs.....	61
13	Evolution des tarifs / communautés tarifaires.....	64

1 Introduction

Le 1^{er} avril 2009, le Grand Conseil a adopté l'arrêté sur l'offre 2010 - 2013 et chargé le Conseil-exécutif de le mettre en œuvre.

Cet arrêté a été adapté le 4 avril 2011 et le 6 juin 2012.

Ci-après seront présentées la mise en œuvre de l'arrêté et l'évolution de l'offre de transports publics entre 2010 et 2013.

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

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

2 Evolution de la mobilité

L'évaluation des enquêtes du microrecensement 2010 fournit des données scientifiquement fondées sur le comportement de la population en matière de transport en Suisse (La mobilité en Suisse, OFS / ARE 2012) et dans les régions du canton de Berne (évaluation pour le canton de Berne, TTE, 2012).

En moyenne, chaque habitant de la Suisse a parcouru en 2010 36,7 kilomètres par jour sur le territoire national. Par rapport à 2005, la distance journalière a donc augmenté d'environ quatre pour cent, hausse à mettre au compte du nombre plus élevé de kilomètres parcourus en train (cf. Illustration 1).

Distance journalière par personne en Suisse (en km)

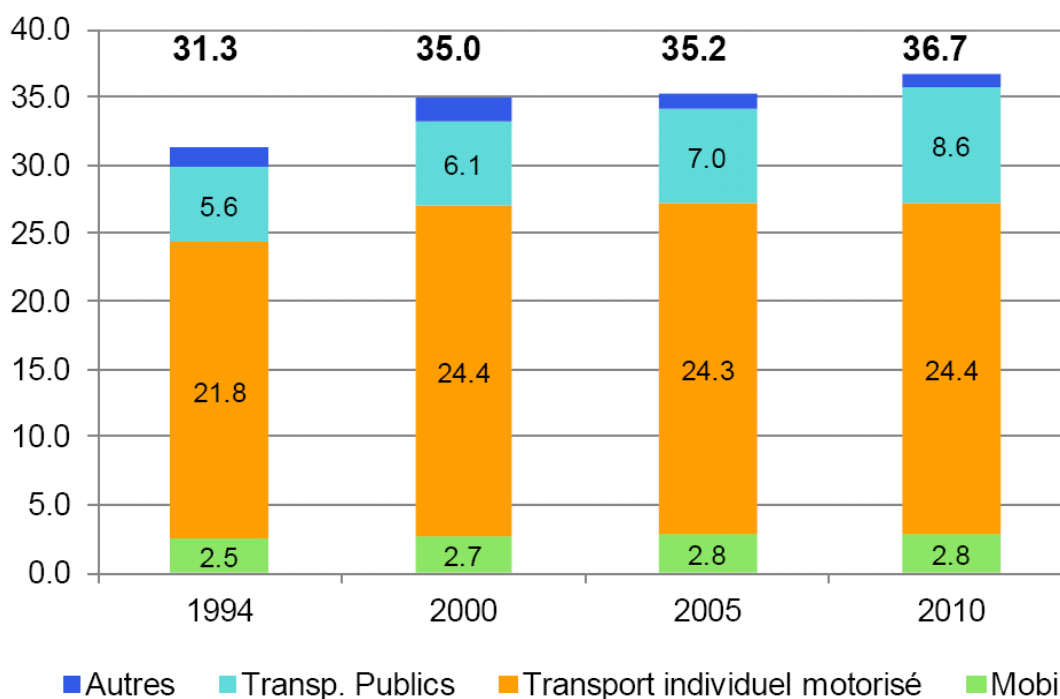


Illustration 1 Evolution des distances franchies quotidiennement par personne (source : La mobilité en Suisse, OFS / ARE 2012)

La distance journalière parcourue en Suisse par les personnes domiciliées dans le canton de Berne est de 40,1 km, soit plus que la moyenne suisse. Cette valeur a progressé de 1,6 km entre 2005 et 2010, alors que le temps de trajet (86,3 min.) est en recul (-9 min.). La vitesse moyenne a donc augmenté.

L'augmentation de la distance quotidienne moyenne (+1,6 km) est due presque exclusivement au rallongement de la distance parcourue en TP (+3,1 km), alors que les distances couvertes par le TIM ont diminué (-1,3 km). Suite à ces modifications, la répartition modale (en termes de distance parcourue) a évolué nettement en faveur des TP (de 20 % à 27 %) et en défaveur du TIM (de 69 % à 63 %) depuis le dernier microrecensement de 2005 (cf. Illustration 2).

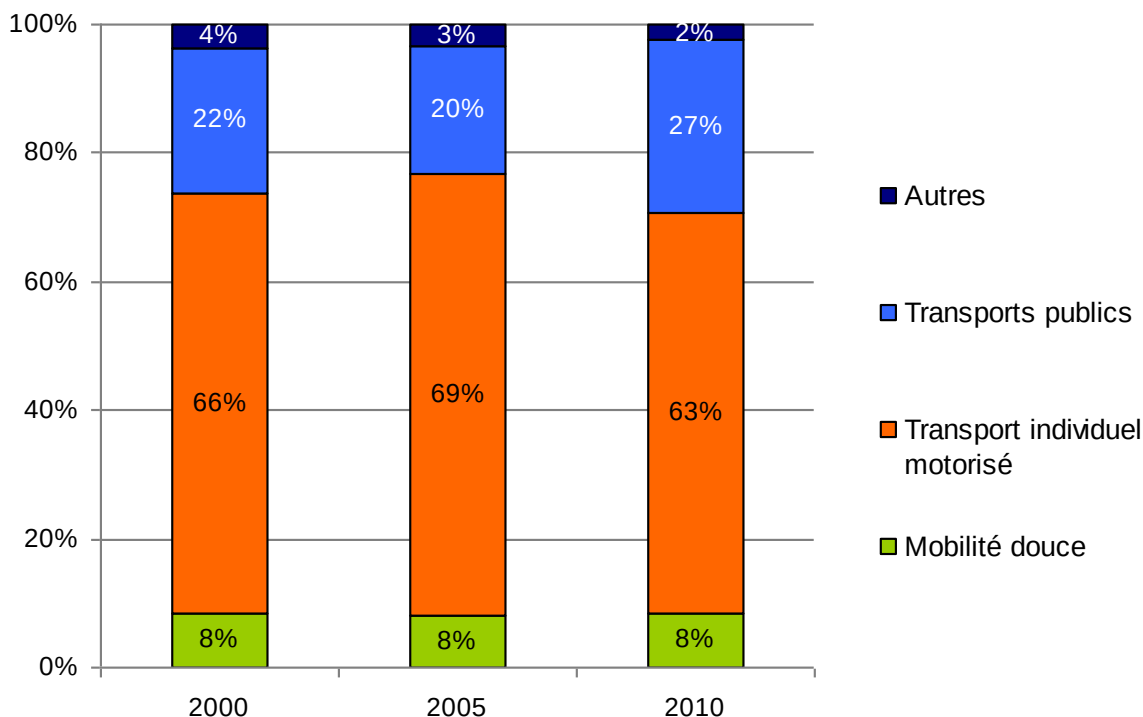


Illustration 2 Evolution de la répartition modale au fil du temps (distance quotidienne en %) dans le canton de Berne (source : Microrecensement 2010, évaluation pour le canton de Berne, TTE, 2012)

Il est aussi intéressant de constater que le taux de motorisation (79 % des ménages possèdent au moins 1 voiture) a légèrement baissé (-2 %) au cours des cinq dernières années et que 59 pour cent des jeunes adultes (18 à 24 ans) est en possession du permis, contre 71 pour cent en 1994.

Une analyse du trafic pendulaire révèle, sur la base des recensements 2000 et 2010, les évolutions suivantes :

- En dix ans, le nombre de pendulaires est passé de 57 à 66 pour cent, contre 46 pour cent en 1990.
- La part des transports publics dans le trafic pendulaire est passée de 23 à 28 pour cent.
- La part de pendulaires sur de longues distances (plus de 50 km) a triplé pour atteindre 9 pour cent. Ces personnes utilisent en majorité les transports publics.

Ces évolutions sont essentiellement dues au fait que les jeunes débutant dans la vie professionnelle se rendent bien plus souvent au travail en transports publics que les retraités qui utilisaient quant à eux majoritairement leur voiture.

Ces informations révèlent que la tendance a changé en matière de mobilité et que le moyen de transport individuel ne semble plus être la règle.

L'analyse des résultats concernant les agglomérations et les régions administratives apporte d'intéressantes nuances (microrecensement 2010, évaluation pour le canton de Berne, TTE, 2012).

Dans les régions rurales, les parts du TIM tendent à être plus importantes et celles des TP plus faibles que dans les agglomérations. La région Berne-Mittelland constitue une exception : la répartition modale y est pratiquement identique dans l'espace rural et dans l'agglomération.

Comparativement aux autres agglomérations du canton de Berne, Biel/Bienne fait figure d'« agglomération automobile » étant donné que la part du TIM y est nettement plus grande. Cette tendance se confirme également dans la région Bienne/Seeland/Jura bernois qui affiche également le pourcentage de TIM le plus élevé de toutes les régions. On peut en conclure qu'en matière de transports publics, l'agglomération de Bienne présente un énorme potentiel de croissance et qu'il y a donc nécessité d'intervenir.

La moyenne des distances totales parcourues quotidiennement dans les trois grandes agglomérations de Berne, Biel/Bienne et Thounne tend à être inférieure à celle enregistrée dans les zones rurales des régions administratives correspondantes. En revanche, dans les petites agglomérations, les distances sont supérieures à celles relevées dans les régions correspondantes. A Berthoud, la différence est négligeable. A Interlaken, par contre, la distance parcourue est supérieure de plus de 7 km à la moyenne de la région Oberland-Est.

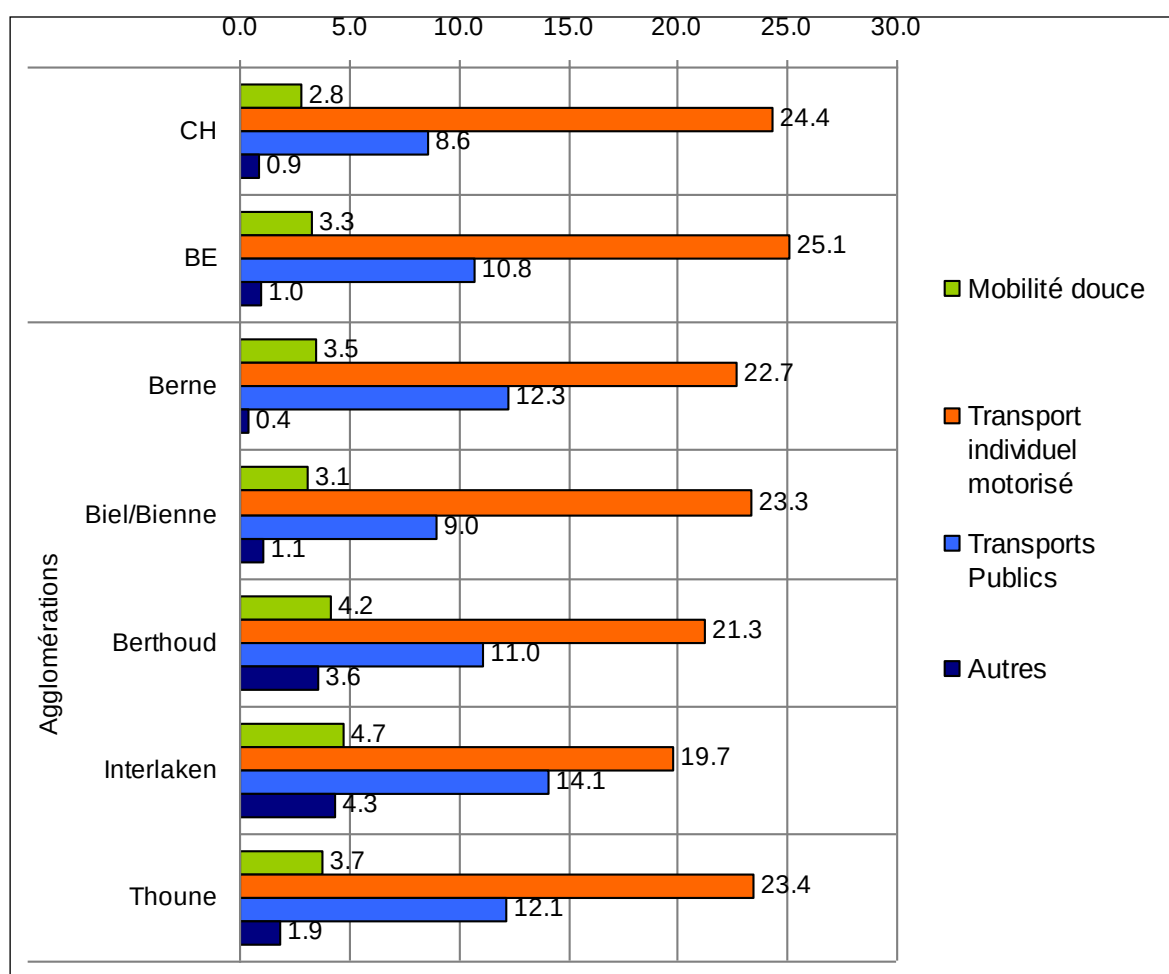


Illustration 3 Distance journalière (km), CH, BE et agglomération, par mode de transport (source : Micro-recensement 2010, évaluation pour le canton de Berne, TTE, 2012)

3 Qualité de la desserte des TP

Dans le canton de Berne, 85 pour cent de la population disposent d'une station ferroviaire, d'un arrêt de bus ou d'une station d'installation de transport à câbles à proximité (c'est-à-dire une station ferroviaire à 750 m au maximum, un arrêt de bus à 400 m au maximum). Ce pourcentage varie d'une région à l'autre. La région de l'Oberland-Est bénéficie de la meilleure desserte de TP (90 %), les connexions aux TP étant cependant moins bonnes dans l'Emmental (CRT3 ; 74 %). Ces différences sont plutôt dues aux différentes structures d'urbanisation qu'à l'aménagement du réseau de TP. Dans l'Oberland bernois, il est beaucoup plus facile d'assurer la desserte de la population qui vit majoritairement dans la vallée avec une seule ligne de bus ou de train par rapport aux régions de l'Emmental et de la Haute-Argovie dont les structures d'habitat sont dispersées.

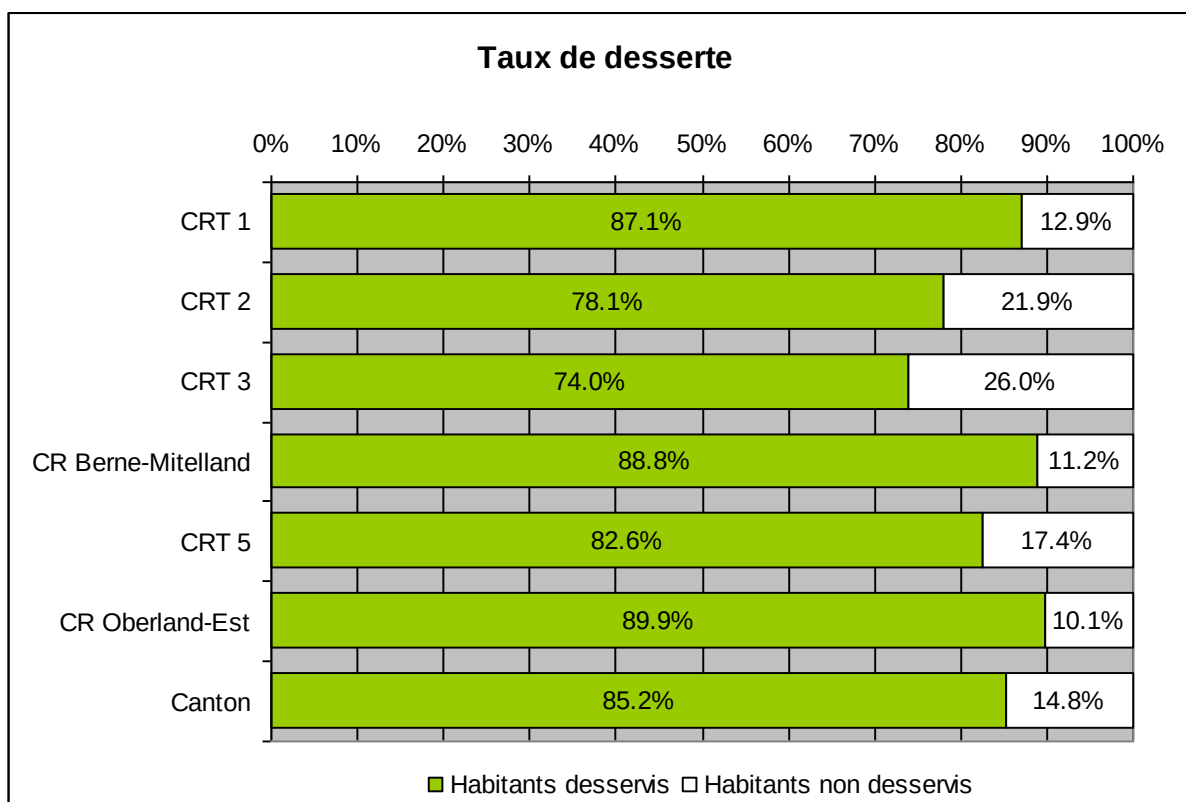


Illustration 4 Taux de desserte des diverses régions du canton de Berne (en %). Offre/horaire 2012 et nombre d'habitants en 2010 (source : évaluation de l'OTP).

L'évolution du taux de desserte au fil du temps montre que l'amélioration obtenue, de 81 à 85 pour cent, a été réalisée en majeure partie par l'amélioration de l'offre de TP, mais aussi par une modification de la structure de l'habitat.

	Nombre d'habitants en 1990				Nombre d'habitants en 2000				Nombre d'habitants en 2010			
	Habitants	Habitants desservis	Habitants non desservis	Taux de desserte	Habitants	Habitants desservis	Habitants non desservis	Taux de desserte	Habitants	Habitants desservis	Habitants non desservis	Taux de desserte
Horaire 2001	940 291	763 096	177 195	81,2 %								
Horaire 2003	940 291	772 046	168 245	82,1 %	957 038	786 201	170 837	82,1 %				
Horaire 2005					957 038	784 516	172 522	82,0 %				
Horaire 2008					957 095	796 954	160 141	83,3 %				
Horaire 2010					957 025	804 049	152 976	84,0 %	979 802	832 950	146 852	85,0 %
Horaire 2012									979 802	834 821	144 981	85,2 %

Illustration 5 Evolution du taux de desserte au cours des dix dernières années dans le canton de Berne (source : évaluation de l'OTP).

Le taux de desserte ne se prête que sous réserve pour évaluer dans quelle mesure la population est bien 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 TP. 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).

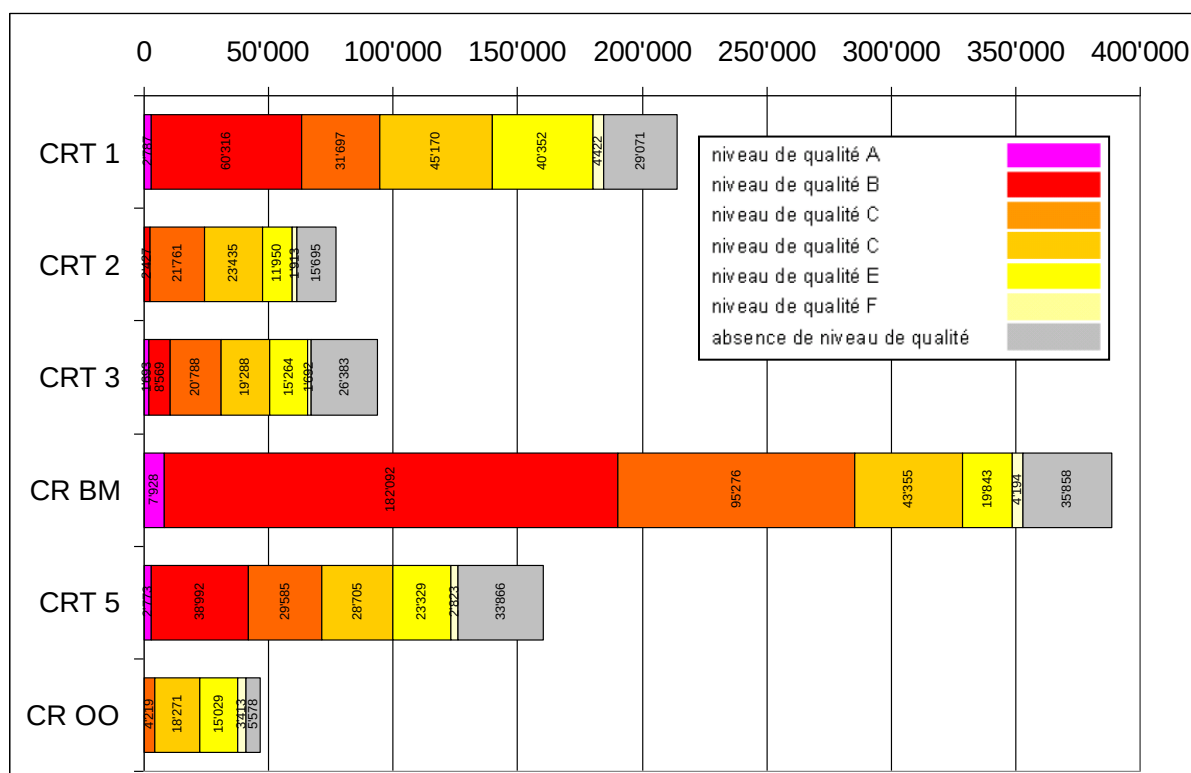


Illustration 6 Nombre d'habitants dans les régions par catégories de desserte des TP.

Les évaluations indiquent nettement que, dans le périmètre de la Conférence régionale de Berne-Mittelland, qui comprend l'agglomération bernoise densément peuplée et dont l'offre d'horaire est bonne, presque la moitié de la population vit dans des zones répondant aux catégories de desserte A ou B et moins de dix pour cent vivent dans des zones sans catégories de desserte. En revanche, la région Oberland-Est présente certes le meilleur taux de desserte, mais les horaires de ces offres de TP ne sont pas denses, de sorte que plus de 70 pour cent de la population vivent dans des zones dont la catégorie de desserte est D ou E.

CRT/CR	A	B	C	D	E	F	Pas de catégorie de desserte
CRT 1	1,3 %	28,2 %	14,8 %	21,1 %	18,9 %	2,1 %	13,6 %
CRT 2		3,1 %	28,2 %	30,4 %	15,5 %	2,5 %	20,3 %
CR EM	1,8 %	9,1 %	22,2 %	20,6 %	16,3 %	1,8 %	28,2 %
CR BM	2,0 %	46,9 %	24,5 %	11,2 %	5,1 %	1,1 %	9,2 %
CRT 5	1,7 %	24,4 %	18,5 %	17,9 %	14,6 %	1,8 %	21,2 %
CR OO			9,1 %	39,3 %	32,3 %	7,3 %	12,0 %
Canton	1,5 %	29,8 %	20,8 %	18,2 %	12,8 %	1,9 %	14,9 %

Tableau 1 Habitants dans les régions selon les classes de qualité des TP, répartition en %.

4 Evolution du trafic longue distance

Les prestations de transport en personnes-kilomètres des CFF ont augmenté d'environ un tiers durant les dix dernières années. Dès lors, l'introduction de Rail 2000, 1^{re} étape, en 2004, a été à l'origine d'une forte progression et la demande enregistre une hausse annuelle moyenne de cinq pour cent. Depuis 2006, la demande a progressé de 25 pour cent. La part du trafic longue distance, qui représente 75 pour cent des prestations de transport des CFF, reste relativement stable. En 2011, le trafic régional a connu une augmentation plus importante que le trafic longue distance. Si cette tendance, qui est souhaitée du point de vue de l'aménagement du territoire, se confirme, il faut s'attendre à ce que la nécessité d'intervenir dans le trafic régional des agglomérations se renforce davantage encore.

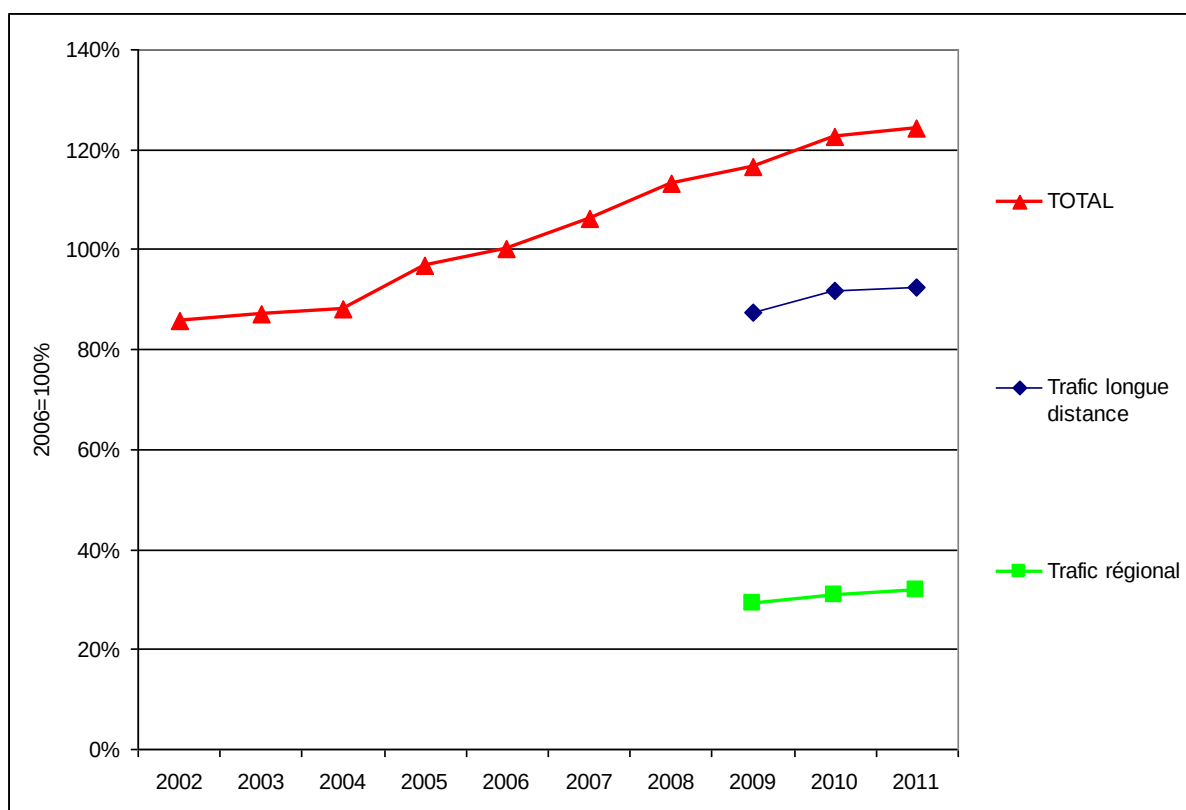


Illustration 7 Evolution des prestations de transport des CFF (source : www.sbb.ch, 2006=100 %).

L'illustration 8 représente l'évolution du trafic longue distance sur le territoire cantonal à partir des données fournies par les CFF (personnes-kilomètres). La progression légèrement plus rapide de la ligne Berne – Spiez avant 2009 peut s'expliquer par la demande supplémentaire sur ce tronçon depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. Cependant, toutes les lignes considérées dans le canton de Berne affichent une croissance inférieure à la moyenne.

A titre de comparaison avec le trafic longue distance, l'évolution du transport ferroviaire régional dans le canton de Berne est aussi indiquée (prise en compte de tous les chemins de fer, lignes de trams et funiculaires). Il apparaît que la demande en transport ferroviaire régional dans le canton de Berne a augmenté ces dernières années à peu près dans les mêmes proportions que celle enregistrée en moyenne par les CFF à l'échelle de la Suisse. La croissance connue par les lignes longue distance est un peu plus faible.

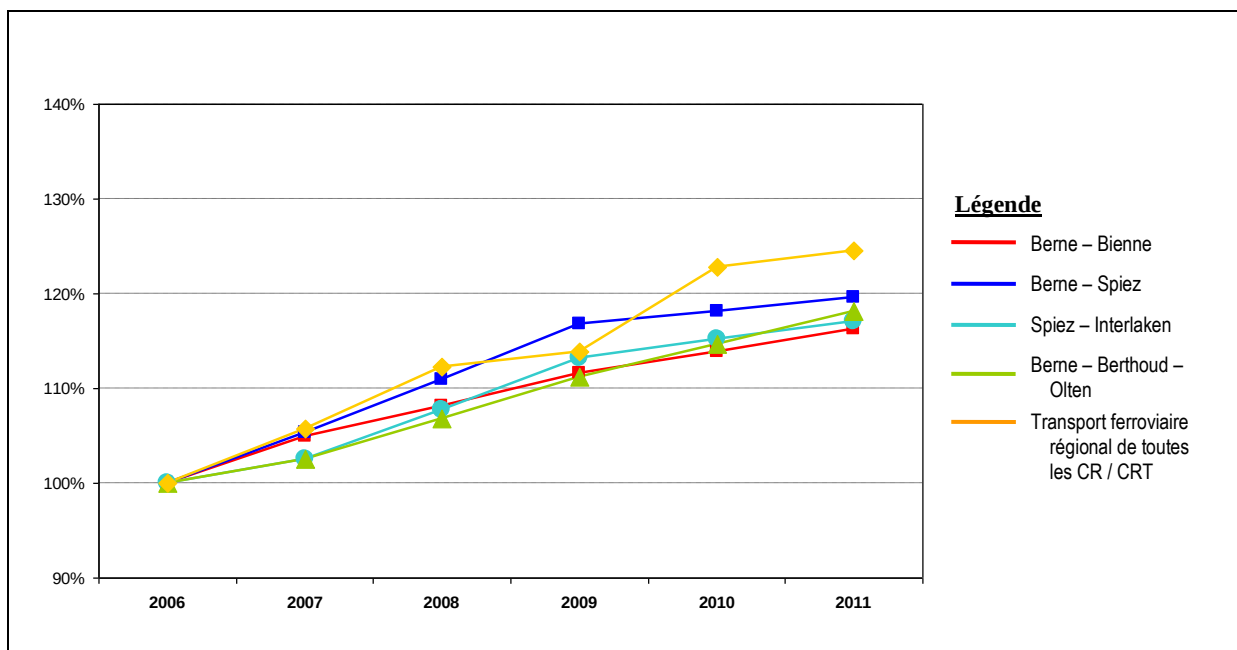


Illustration 8 Evolution des prestations de transport longue distance sur certains tronçons du canton de Berne (source : CFF).

5 Evolution des transports publics du canton de Berne

S'agissant des transports locaux et régionaux ayant droit à des indemnités, la demande a augmenté de près de 20 pour cent depuis 2006 dans le canton de Berne (cf. Illustration 9).

L'augmentation a donc été plus forte pour le trafic ferroviaire que pour celui du bus. Si l'on compare les régions entre elles, on est frappé par la croissance dans une mesure supérieure à la moyenne des régions de l'Emmental et de la Haute-Argovie, où l'offre a été nettement développée (cf. Illustration 10). Dans les régions de Berne-Mittelland, d'Oberland-Ouest et d'Oberland-Est, la part des TP est déjà relativement élevée, ce qui explique une plus faible progression.

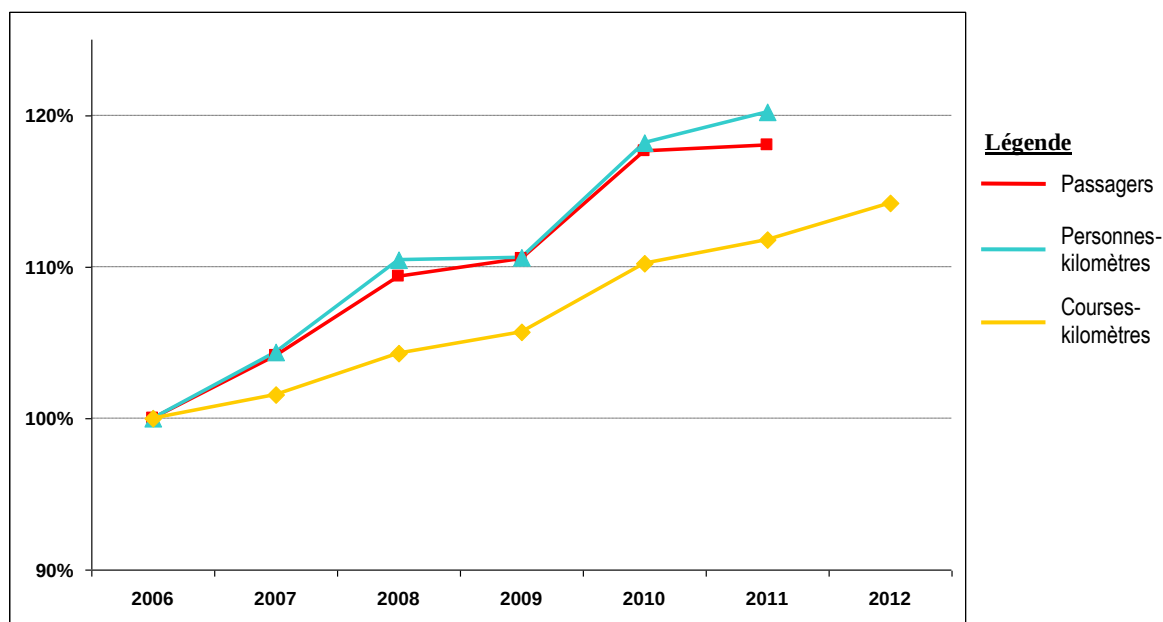


Illustration 9 Evolution de l'offre et de la demande de transports publics locaux et régionaux dans le canton de Berne (source : conventions d'offre).

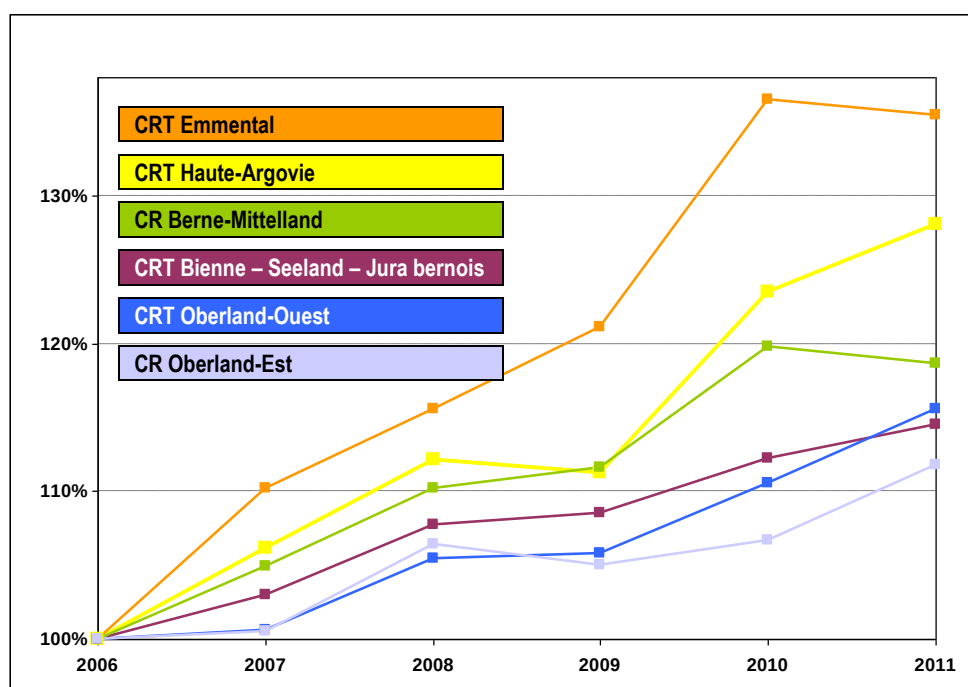


Illustration 10 Evolution du nombre de passagers des transports locaux et régionaux dans les diverses régions du canton de Berne (sources : conventions d'offre).

6 Evolution des transports ferroviaires régionaux

6.1 RER bernois

Développement de l'offre

Le développement de l'offre du RER bernois a été marqué par la mise en œuvre de la 1^{ère} extension, divers petits aménagements de l'offre et la mise en service d'un nouveau matériel roulant par RBS.

La première extension (des infrastructures de la gare de Berne aux accès situés à l'ouest et à l'est) a permis en particulier de remédier aux points faibles de l'offre 2005. Il était nécessaire de procéder à des aménagements des infrastructures, comme la troisième voie Rütli – Zollikofen. Cette première extension a été entièrement réalisée pour le changement d'horaire fin 2011. Avec l'offre actuelle du RER bernois, la gare arrive aux limites de ses capacités. Elle ne peut plus accueillir d'autres trains et sur différentes lignes, il n'est pas possible non plus de faire circuler des trains plus longs. Voici les modifications de l'offre les plus importantes en détail :

Changement d'horaire de décembre 2007 :

- Mise en place du RE (Berne –) Münsingen – Thoun – Brig (RE Lötschberg) aux heures de pointe au départ de Berne et retour
- Mise en service de la double voie Worblaufen – Papiermühle et extension de la cadence de 7,5 minutes sur la S7

Changement d'horaire de décembre 2008 :

- S1 toutes les demi-heures vers Fribourg (à la place d'une alternance entre Fribourg et Laupen) ; suppression de la S11
- Nouvelle desserte de Laupen – Berne – Langnau par la S2 (à la place de Schwarzenbourg – Berne – Langnau)
- Ligne Berne – Schwarzenbourg isolée ; meilleures correspondances avec le trafic longue distance à Berne ; nouvelle désignation de ligne S6
- Les RER de Berthoud (S4/S44) sont reliés sous forme d'offre accélérée en direction de Belp – Thoun (plutôt qu'actuellement en direction de Bümpliz Nord/Rosshäusern) et y remplacent la S33
- La S52 Berne – Chiètres (– Anet) vient compléter la S5
- S51 Berne – Brünnen toutes les demi-heures ; donc cadence de 15 minutes pour Brünnen (conjointement avec la S5 et la S52)
- Accélération du RE Berne – Neuchâtel ; amélioration des correspondances à Neuchâtel

Changement d'horaire de décembre 2009 (offre 2010)

- S2 : prolongation de la cadence semi-horaire jusqu'à 21 heures.
- S4/S44 : échange de la S4 et de la S44 dans le Moyen-Emmental et passage au transport par le bus pour le tronçon Sumiswald-Grünen – Affoltern-Weier. La S4 circule à destination de Langnau (au lieu d'Affoltern-Weier), la S44 rejoint Sumiswald-Grünen (au lieu de Langnau). Cadence semi-horaire du RER entre Ramsei et Sumiswald-Grünen.
- S7 : prolongation de la cadence à 7,5 minutes aux heures de pointe jusqu'à 19 h 15.
- S8 : prolongation de la cadence au quart d'heure entre Berne et Urtenen jusqu'à 21 heures.
- S9 : prolongation de la desserte par le train jusqu'à 21 heures (puis service de bus).

Changement d'horaire de décembre 2010 (offre 2011)

- S8/RE : le « Fraubrunnenexpress » circule toute l'année.

Changement d'horaire de décembre 2011 (offre 2012)

- S1 : arrêt à Thörishaus Dorf.
- S31 : nouvelle ligne de RER entre Belp et Münchenbuchsee, qui circule du lundi au vendredi de 6 à 21 heures à la cadence semi-horaire. Avec le S3, la cadence entre Belp et Münchenbuchsee est de 15 minutes. Au Wankdorf, le S31 a de bonnes correspondances avec le S1 en direction de Thoun. Deux S31 sont prolongés jusqu'à Bienne tant le matin que le soir. Ils offrent de très bonnes correspondances aux trains régionaux en direction de Neuchâtel, Soleure

et La Chaux-de-Fonds.

Avec l'introduction du S31, les trains longue distance Berne – Bienne ne s'arrêtent plus à Münchenbuchsee. De ce fait, ces trains ont pu être accélérés de deux minutes. L'introduction du S31 a été rendue possible par la construction de la troisième voie entre Rüti et Zollikofen. Cette troisième voie permet aussi au RE Lötschberg de circuler à la cadence horaire en provenance et à destination de Berne.

Changement horaire de décembre 2012 (offre 2013, prévue)

- S31 : arrêt des deux trains en provenance de Bienne également à Schüpfen (délestage du S3).
- Introduction successive des nouveaux trains à deux étages sur les lignes de BLS S1, S3/31 et S6.
- Pour des raisons financières, la cadence semi-horaire sur la S2 ainsi que les heures d'exploitation de la S31 et de la S51 seront réduites d'une heure. En outre et le week-end en particulier, plusieurs trains circulant sur la S52 entre Chiètres et Anet seront supprimés.
- L'offre de remplacement du train Brünnen Westside – Riedbach – Rosshäusern est aussi supprimée pour des raisons de coût. Ces courses ont été mises en place pour compenser la suppression de la cadence semi-horaire du RER entre Rosshäusern et Riedbach. Ces prestations sont très onéreuses par rapport à la demande.

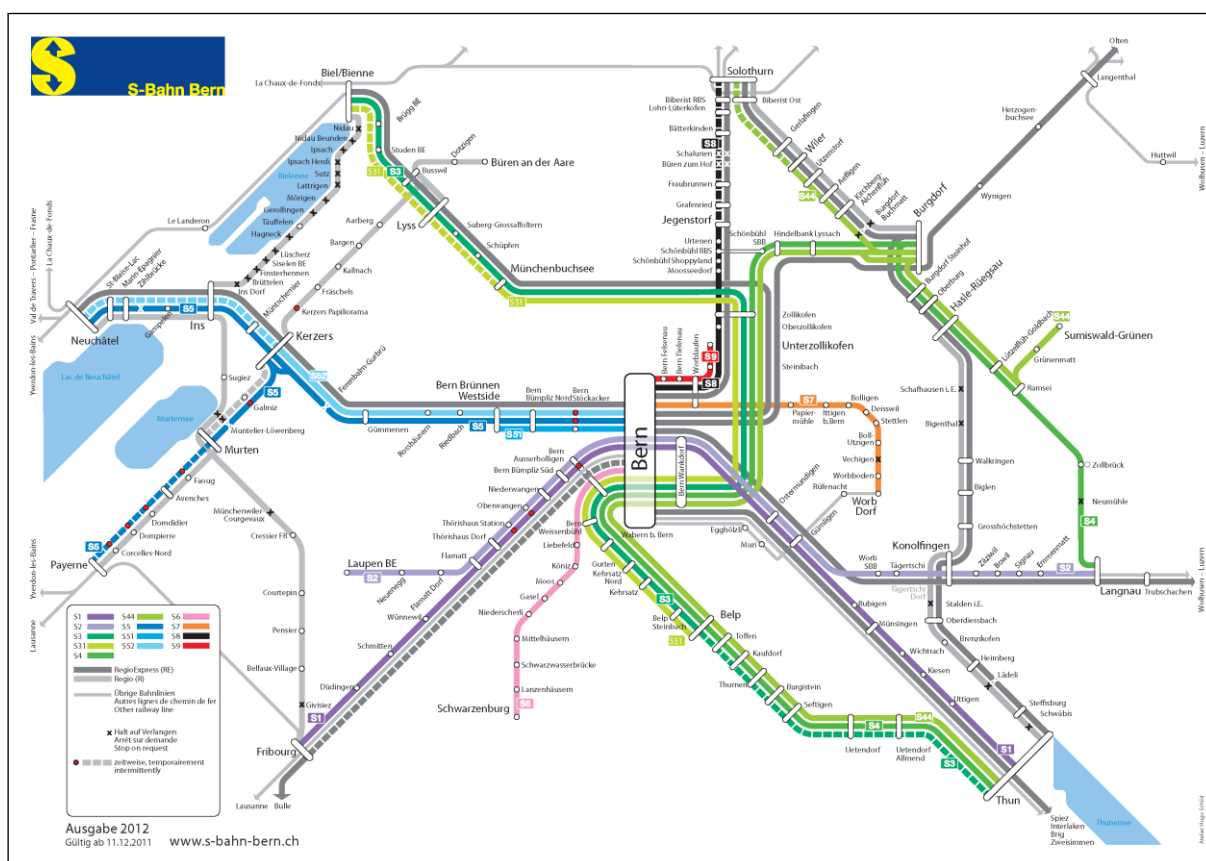


Illustration 11 Plan du réseau des lignes du RER bernois en 2012 (avec les trains R et RE dans le périmètre du RER).

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
S1 Fribourg – Berne	3	●	●	
S1 Berne – Münsingen – Thoune	3	●	●	
S2 Laupen – Berne	3	●	●	
S2 Berne – Langnau	3	●	●	
S3 Bienne – Berne	3	●	▲	
S3 Berne – Belp [– Thoune]	3	●	●	
S31 [Bienne –] Münchenbuchsee – Berne	3		●	Nouvelle ligne, pas encore de comptages disponibles
S31 Berne – Belp	3		▲	
S44/RE/R Berthoud – Soleure	4	■	▲	S, RE et R réunis
S4/S44 Berne – Berthoud	3	●	●	
S4/S44 Berthoud – Langnau / Sumiswald-G.	4	▲	▲	Niveau de l'offre 4 sur le tronçon Berthoud – Hasle-Rüegsau par superposition du RER et du RE Thoune – Berthoud – Soleure
S4/44 Berne – Belp – Thoune	3	●	●	
S5/S52 Berne – Neuchâtel / Morat	3	●	●	
S51 Berne – Berne Brünnen	3	●	▲	
S6 Berne – Schwarzenbourg	3	●	●	
S7 Berne – Worb Dorf	4	●	●	
S8 Berne – Jegenstorf	4	●	●	
S9 Berne – Unterzollikofen	4	●	●	

Evolution de la demande

Le RER bernois transporte quelque 155 000 passagers par jour (TMJO) et 113 000 sur les liaisons les plus fréquentées de tous les corridors. Selon la ligne, la liaison la plus fortement fréquentée se trouve entre Berne et le premier arrêt après Berne ou entre le premier et le deuxième arrêt après Berne.

Depuis 2005, le trafic a progressé en moyenne de 5,2 pour cent par an pour le BLS et de 2,2 pour cent pour le RBS. Si, durant les premières années qui ont suivi 2005 (l'année de la mise en exploitation de Rail 2000, de la mise en œuvre du concept de RER bernois 2005 et de l'introduction de la communauté tarifaire intégrale Libero), l'augmentation de la demande, de cinq à six pour cent par an, a été fulgurante, la croissance s'est ralentie ces dernières années pour s'établir en moyenne à 3,7 pour cent (BLS) et à un pour cent (RBS). La plus forte croissance enregistrée sur les lignes de BLS est à mettre au compte du potentiel moins utilisé qu'auparavant. La croissance moins marquée ces dernières années s'explique par l'estompement de l'effet « Rail 2000 » et l'affaiblissement du développement modéré de l'économie. Cette évolution correspond aux pronostics.

Lignes (2009) BLS	2005	2007	2009	2011	Ø p. a.
S1 Berne – Thoune	9 300	10 200	11 000	11 300	3,3 %
S1 Berne – Fribourg	9 600	11 100	7 100	8 200	6,6 %
S2 Berne – Laupen			5 700	5 900	
S2 Berne – Langnau	5 600	5 700	6 500	7 000	3,8 %
S3 Berne – Bienne	6 400	7 200	7 900	8 500	4,8 %
S3 Berne – Belp	3 900	5 000	4 700	5 300	5,2 %
S4/44 Berne – Belp – Thoune	3 500	3 500	4 400	4 900	5,8 %
S4 Berne – Berthoud	2 500	3 000	3 200	3 300	4,7 %
S44 Berne – Berthoud	2 600	2 900	3 500	3 800	6,5 %
S5/52 Berne – Neuchâtel/Payerne	4 600	5 500	8 700	9 500	13 %
S51 Berne – Brünnen	3 500	3 600	3 600	3 500	0,1 %
S6 Berne – Schwarzenbourg	4 300	5 000	5 200	5 700	4,8 %
Total RER BLS	62 200	70 000	78 100	84 100	5,2 %
Lignes (2009) RBS	2006	2007	2009	2011	Ø p. a.
S7 Berne – Worb	15 700	17 000	17 600	17 700	2,4 %
S9 Berne – Unterzollikofen	6 800	6 800	6 900	7 200	1,1 %
S8 Berne – Jegenstorf	10 000	10 600	10 800	11 100	2,1 %
Total RER RBS	40 800	43 600	44 600	45 500	2,2 %
Total RER		97 100	106 800	112 900	

Tableau 2 Evolution de la demande concernant le RER bernois (TMJO sur le tronçon le plus fréquenté).

6.2 CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Jura bernois

Evolution de l'offre

Sur la ligne Bienne – La Chaux-de-Fonds, l'offre en soirée est désormais généralisée et les lacunes dans la cadence horaire ont été comblées.

En ce qui concerne les lignes Moutier – Sonceboz et La Chaux-de-Fonds – Bienne, une liaison matinale a été introduite avec arrivée à Bienne avant 5 h 45.

Pour le changement d'horaire 2012, l'offre entre Sonceboz-Sombeval et Malleray-Bévilard sera réduite, les trains ne circulant plus qu'à la cadence horaire.

Sur la ligne Bienne – Moutier – Delémont, le canton participe depuis l'horaire 2009, à concurrence de 50 pour cent, au financement des trains RE. A cette époque, la cadence horaire a été introduite sans interruption pour les RE en journée, permettant ainsi de densifier la fréquence des trains longue distance en passant à la cadence semi-horaire.

L'offre est restée inchangée sur les lignes La Chaux-de-Fonds – Saignelégier, Tavannes – Le Noirmont, Soleure – Moutier, Gléresse – Prêles et St-Imier – Mont-Soleil.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	De-mande	TCC	Remarques
225 Bienne – La Chaux-de-Fonds	1	●	●	Trains RE toutes les deux heures
225 Bienne – La Chaux-de-Fonds	2	●	▲	Trains régionaux
226 Sonceboz-Sombeval – Moutier	3	■	■	L'offre sera réduite sur cette ligne lors du changement d'horaire 2012. Une augmentation de la demande est attendue en raison du concept de trains à rames séparables à partir de 2014.
230 Bienne – Moutier – Delémont	2	●	●	Trains RE pour densifier le trafic longue distance.
236 La Chaux-de-Fonds – Glovelier	2	●	●	Part du canton de Berne d'à peine dix pour cent.
237 Tavannes – Le Noirmont	2	▲	▲	Responsabilité du canton de Berne.
305 RE Berne - Neuchâtel	2	●	●	
411 Soleure – Moutier	2	■	▲	Responsabilité du canton de Soleure.
2016 Gléresse – Prêles	2	●	▲	Le faible TCC provient du fait que, pour les funiculaires, les coûts d'amortissement de l'infrastructure sont financés par le compte d'exploitation, contrairement à ce qui prévaut pour les autres trains.
2020 St-Imier – Mont-Soleil	2	■	■	
2020 St-Imier – Mont-Soleil	2	■	■	

Seeland

Evolution de l'offre

Sur la ligne Bienne – Neuchâtel, trois paires de trains supplémentaires à la cadence semi-horaire ont été mises en service pour densifier la desserte. La cadence semi-horaire est donc effective de 6 heures à 9 heures, de 12 heures à 13 heures et de 16 heures à 20 heures en semaine et entre 16 heures et 18 heures le week-end.

Sur la ligne BTI, la cadence au quart d'heure a été introduite entre Bienne et Täuffelen aux heures de pointe du matin, de midi et du soir pour l'horaire 2009. Dans le même temps, une cadence plus précise a été instaurée pour prendre tous les trains longue distance au départ de Bienne. Les conditions de correspondance étant modifiées à Anet, les correspondances pour Berne ne sont possibles qu'aux heures de pointe du matin et les correspondances à Berne qu'aux heures de pointe du soir.

La cadence horaire a été instaurée le soir entre Büren et Lyss et entre Lyss et Chiètres pour combler les lacunes en matière de cadence.

L'offre des funiculaires Biel/Bienne – Magglingen/Macolin et Biel/Bienne – Leubringen/Evilard est restée inchangée.

Depuis fin 2010, l'offre RE Berne – Neuchâtel est complétée par une paire de course du RE Berne – Frasné, offrant une correspondance avec le TGV. Ce RE assure la liaison qu'offrait auparavant le TGV Berne – Paris, ce dernier ayant été supprimé au même moment. Alors que le taux d'occupation est moyen sur le train Frasné – Berne à midi, celui circulant en sens retour le soir est bien fréquenté.

Entre Bienne et Soleure, deux paires de trains supplémentaires ont été mises en service les jours ouvrés, de sorte que la cadence semi-horaire est assurée sans interruption jusqu'à 20 heures. Le week-end, tôt le matin, une liaison avec correspondance pour la Suisse romande a été introduite.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
210 Bienne – Neuchâtel	3	▲	▲	
255 Fribourg – Anet – Neuchâtel	2/3	●	●	Responsabilité du canton de Fribourg.
290 Bienne – Täuffelen – Anet	3/4	▲	▲	
291 Chiètres – Lyss	2	●	▲	
291 Büren – Lyss	2	▲	▲	
410 Bienne – Soleure – Olten	3	●	▲	Responsabilité du canton de Soleure
2022 Bienne – Macolin	4	●	▲	Le faible TCC provient du fait que, pour les funiculaires, les coûts d'amortissement de l'infrastructure sont financés par le compte d'exploitation, contrairement à ce qui prévaut pour les autres trains.
2023 Bienne – Evillard	4	■	▲	

Evolution de la demande dans le périmètre de la CRT 1

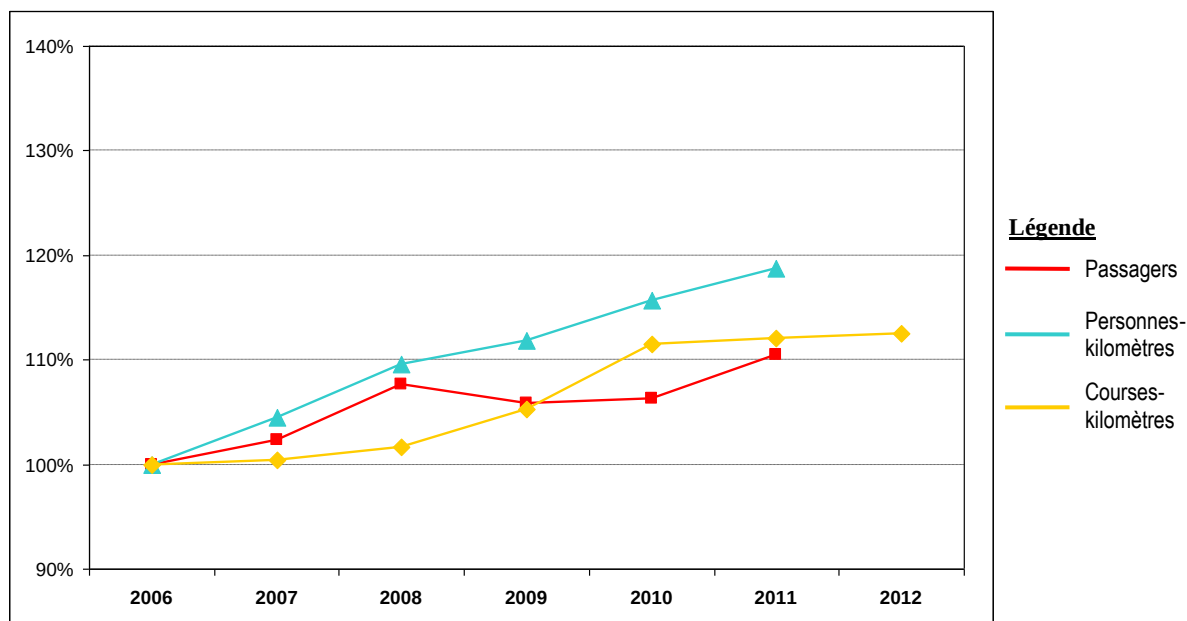


Illustration 12 Evolution de l'offre et de la demande de transport ferroviaire de la CRT 1
(source : conventions d'offres)

La demande de transport ferroviaire (nombre de passagers et pkm) a augmenté de 10 à 20 pour cent entre 2006 et 2011. La baisse du nombre de passagers et de personnes-kilomètres entre 2008 et 2009 est due au changement de méthode de relevé d'ASM. En raison des nouveaux comptages automatiques, ASM a revu les valeurs fortement à la baisse.

6.3 CRT Haute-Argovie

Evolution de l'offre

Sur la ligne Soleure – Olten, l'offre du soir a été étoffée. Les trains circulent à la cadence semi-horaire jusqu'à 22 heures en semaine et jusqu'à la fin de l'exploitation les soirs de week-end.

La mise en service de trains Flirt permet de systématiser l'horaire et d'assurer à Soleure la correspondance avec les trains RE en direction de Berne, et ce à une cadence semi-horaire et non plus seulement horaire.

L'offre des lignes ASM Soleure – Niederbipp – Langenthal et Langenthal – Roggwil – St-Urban a été maintenue. Les correspondances à Langenthal ayant été légèrement modifiées, les trains qui circulent à destination de St-Urban ont été décalés de 30 minutes.

En décembre 2008, la cadence semi-horaire continue a été introduite du lundi au vendredi pendant la journée entre Langenthal et Huttwil.

Depuis décembre 2008, les trains régionaux de Langenthal à destination d'Olten traversent Olten pour rejoindre Aarau. A partir de 22 heures, les trains circulent entre Olten et Langenthal avec de bonnes correspondances pour le trafic longue distance et assurent ainsi des liaisons semi-horaires avec les trains longue distance.

Evolution de la demande

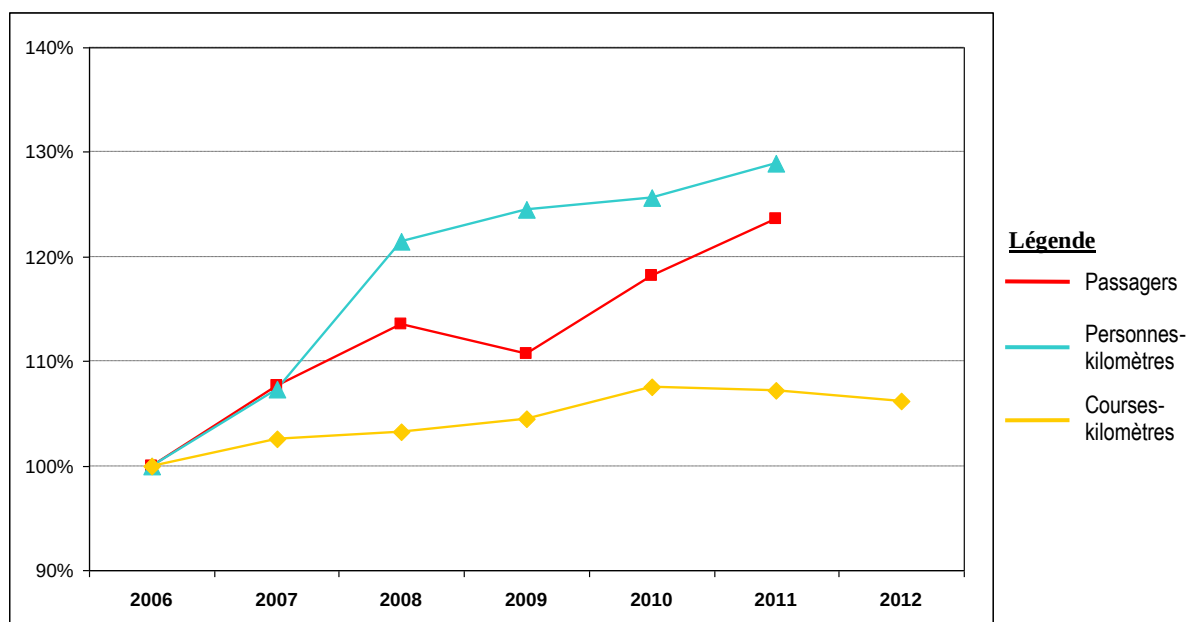


Illustration 13 Evolution de l'offre et de la demande de transport ferroviaire dans la CRT 2
(source : conventions d'offres)

Dans la zone de la CRT 2, la demande en transport ferroviaire est surtout marquée par la baisse de 2009 due à l'affaiblissement du développement économique et les taux de croissance sur la ligne Langenthal – Olten. A cet égard, il n'est pas sans importance que la croissance totale de cette ligne soit répartie à l'aide de clés de répartition entre les cantons ou régions concernés. En raison d'une adaptation de la longueur du tronçon et des clés de répartition intercantonale, la région se verra attribuer plus de passagers dès 2010. L'augmentation effective de la fréquentation était donc moins élevée.

Globalement, la demande a donc évolué de manière très positive.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	De-mande	TCC	Remarques
410 Bienne – Soleure – Olten	3	●	▲	Responsabilité du canton de Soleure
413 Soleure – Niederbipp	3	■	▲	Responsabilité du canton de Soleure ; toujours sans prolongement jusqu'à Oensingen, évalué dès 2013.
413 Niederbipp – Langenthal	3	●	▲	
414 Langenthal – St-Urban	3	■	▲	Les prestations de densification permettant de passer à la cadence semi-horaire sont fournies pendant les laps de temps où les bus sont normalement à l'arrêt. Elles permettent aussi une correspondance toutes les heures avec les trains longue distance en provenance d'Olten et en direction de Roggwil – St-Urban.
440 Langenthal – Huttwil – Wolhusen	3	▲	▲	
450 Langenthal – Olten	2	●	●	Responsabilité du canton d'Argovie.

6.4 CRT Emmental

Evolution de l'offre

Les offres de la S2 entre Langnau et Berne et de la S4 / S44 entre Berne – Berthoud et Langnau ou Sumiswald et Wiler (– Soleure) sont décrites au chapitre 6.1.

L'offre sur la ligne du RE Lucerne – Trubschachen – Langnau – Berne est restée inchangée, de même que l'offre sur la ligne du RE Soleure – Berthoud – Konolfingen – Thoune.

Jusqu'en 2010, la ligne S6 du RER lucernois aboutissait au terminus de Trubschachen. Depuis 2011, tous les trains de la ligne S6 circulent jusqu'à Langnau. L'arrêt Wiggen, situé dans le canton de Lucerne et très faiblement fréquenté, a été supprimé.

Pour des raisons financières, l'offre entre Berthoud et Soleure sera légèrement réduite en décembre 2012 : les trains supplémentaires ne circuleront plus que du lundi au vendredi aux heures de pointe (midi et soir).

Evolution de la demande

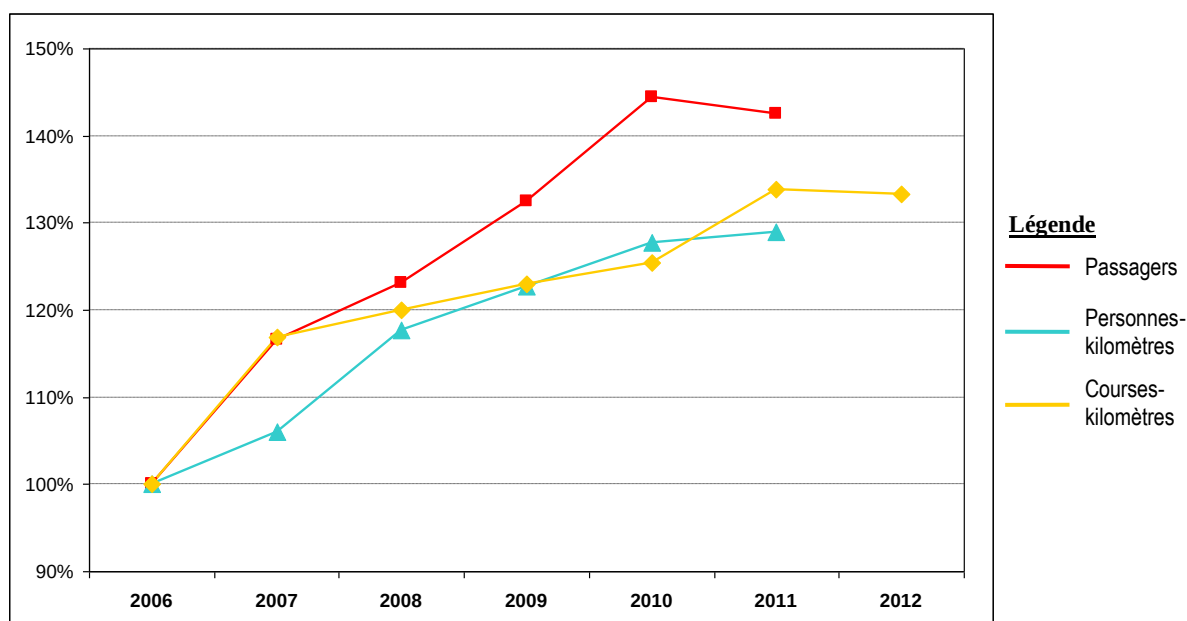


Illustration 14 Evolution de l'offre et de la demande de transport ferroviaire dans la CRT Emmental (source : conventions d'offre)

L'offre a été considérablement développée dans l'Emmental ces dernières années et la demande a progressé au même rythme.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
S44 / RE / Berthoud – Soleure	4	■	▲	RER, RE et R réunis.
RE Berne – Lucerne	2	●	▲	
S6 Lucerne – Wolhusen – Langnau	2	●	▲	Responsabilité du canton de Lucerne.

6.5 CR Berne-Mittelland

Evolution de l'offre

La plupart des lignes ferroviaires du trafic régional dans la région de Berne-Mittelland font partie du RER bernois et sont traitées au chapitre 6.1.

Le RE « Lötschberger » Berne – Münsingen – Thoun – Spiez – Zweisimmen / – Brigue est traité au chapitre 6.6.

L'offre du RE Berne – Soleure est restée inchangée depuis l'horaire 2010.

Pour des raisons financières, l'offre entre Walkringen et Konolfingen ainsi qu'entre Konolfingen et Thoun sera réduite lors du changement d'horaire 2012.

Evolution de la demande

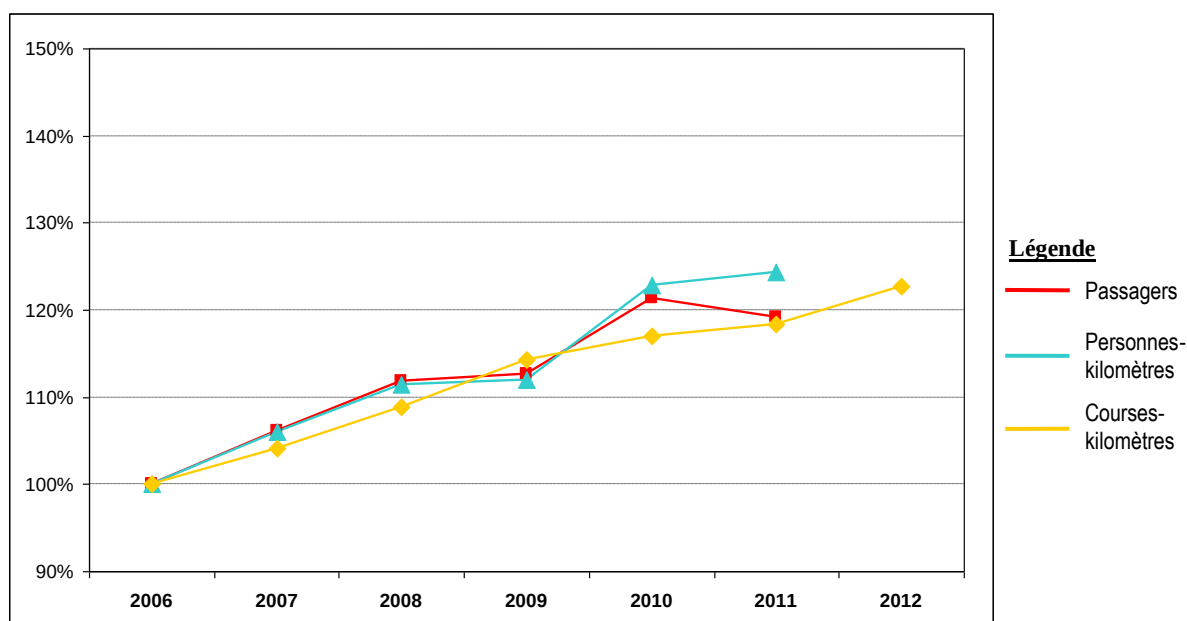


Illustration 15 Evolution de l'offre et de la demande de transport ferroviaire dans la CR Berne-Mittelland (source : conventions d'offre)

L'offre et la demande sur les lignes ferroviaires de la région Berne-Mittelland se sont développées en parallèle durant les années passées, de sorte qu'une augmentation constante d'environ 20 pour cent a été enregistrée ces cinq dernières années.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
308 RE Berne – Soleure	4	●	●	
340 Konolfingen – Thoune	3	▲	▲	RE et R réunis
3440 Berthoud – Konolfingen	3	▲	▲	RE et R réunis.

Le contrôle des résultats de toutes les autres lignes ferroviaires est présenté dans le chapitre consacré au RER et dans les chapitres CRT Bienne – Seeland – Jura bernois (RE Berne – Neuchâtel), CRT Emmental (RE Berne – Konolfingen – Lucerne) ou de la CRT Oberland-Ouest (RE Berne – Spiez – Brigue).

6.6 CRT Oberland-Ouest

Evolution de l'offre

Les différentes lignes de la région sont traitées ci-après. Les lignes S1 (Fribourg – Thoune) et S4/44 (Berne – Thoune), à destination de Thoune, sont traitées au chapitre 6.1, la ligne 340 (Berthoud – Thoune) au chapitre 6.5 et la ligne 310 (Spiez – Interlaken) au chapitre 0.

Dans le Simmental (ligne 320, Spiez – Zweisimmen), l'offre se compose d'un train régional à la cadence horaire et d'un Regio-Express circulant toutes les deux heures. Depuis le changement d'horaire de décembre 2011, le train régional circule durant la journée à partir de Spiez directement jusqu'à Berne (concept de trains à rames séparables avec le RE « Lötschberger »).

Il a été également possible de renoncer à la navette onéreuse Spiez – Wimmis et de supprimer l'arrêt Spiezmoos Sud. Pour des raisons de stabilité de l'horaire, certains trains ne peuvent pas s'arrêter à Weissenbach ni à Grubenwald. A la place, un bus circule du lundi au vendredi pour assurer les liaisons supprimées et desservir en outre d'autres quartiers des communes de Boltigen et de Zweisimmen.

Le tronçon Zweisimmen – La Lenk (Ligne 120) continue d'être exploité comme ligne ferroviaire (à voie étroite) et l'offre y reste inchangée.

Sur la ligne Zweisimmen – Saanen – Montreux (ligne 120), le nombre de paires de courses sur le territoire du canton de Berne n'a pas non plus subi de changement. Certains trains circulent selon des horaires optimisés.

Dans le Kandertal (ligne 330, Spiez – Frutigen – Kandersteg – Brigue), l'offre se compose d'un train RE à la cadence horaire et de quelques trains de densification Spiez – Frutigen aux heures de pointe. De plus, un train IC fait halte à Frutigen aux heures creuses dans les deux directions. Depuis le changement d'horaire de décembre 2011, durant la journée, les trains RE en provenance de Brigue circulent à partir de Spiez directement jusqu'à Berne avec des arrêts à Thoune et à Münsingen (concept de trains à rames séparables avec le RE « Lötschberger »).

En décembre 2012, quelques trains de densification seront supprimés entre Spiez et Frutigen pour des raisons financières.

Evolution de la demande

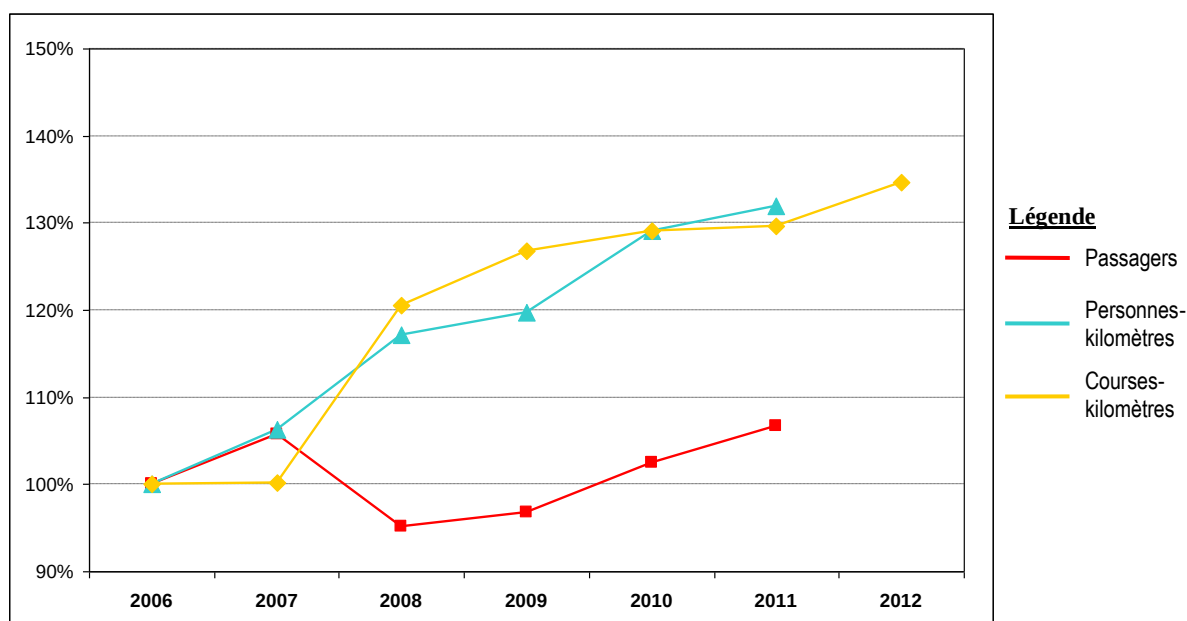


Illustration 16 Evolution de l'offre et de la demande en transport ferroviaire dans la CRT 5 (source : conventions d'offre)

Les modifications clairement reconnaissables entre 2007 et 2008 coïncident avec l'introduction du « Lötschberger » qui les explique dans une large mesure. En effet, depuis la mise en service du tunnel de base du Lötschberg, les trains circulant via Frutigen – Kandersteg – Goppenstein sont financés et commandés dans le cadre du trafic régional. Tandis que le nombre de courses-kilomètres fait un bond dû à l'offre de courses supplémentaires, les personnes-kilomètres enregistrent une augmentation de dix pour cent en un an. Cette évolution atteste que l'offre supplémentaire bénéficie d'une bonne acceptation.

La baisse simultanée du nombre de passagers indique que de nombreux voyageurs profitent des liaisons directes (ils ne doivent plus changer de train à Spiez et n'y sont donc pas comptés une deuxième fois).

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
120 Montreux – Zweisimmen	2	●	●	
120 Zweisimmen – La Lenk	2	●	●	
320 Spiez – Zweisimmen (RE)	1	●	●	
320 Spiez – Zweisimmen (TRV)	2	●	●	
330 Berne – Spiez – Kandersteg – Brigue	2	●	●	

6.7 CR Oberland-Est

Evolution de l'offre

Ligne 311/312 Interlaken – Lauterbrunnen / Grindelwald

L'offre du soir a été prolongée d'une heure le week-end (départ d'Interlaken peu après 24 heures). Cette course, tout comme celle de 23 heures, est assurée par le bus.

Ligne 311 Lauterbrunnen – Wengen

Dans l'horaire 2010, la durée d'exploitation le soir du lundi au vendredi a été prolongée d'une demi-heure, de sorte que la dernière course quotidienne au départ de Lauterbrunnen est fixée à 00 h 40. Depuis 2012, le WAB offre aussi des courses nocturnes à des heures encore plus tardives. Mais celles-ci ne sont pas complètement indemnisées, le canton ne prenant en charge que les coûts survenant de toute manière pour le service de permanence en cas d'urgence.

La réalisation du nouveau tronçon à double voie au-dessus de Wengen a permis d'instaurer systématiquement la cadence semi-horaire à partir de Wengen dès 2012, tout en assurant des correspondances régulières à destination et en provenance d'Interlaken. Le nombre de courses inscrites à l'horaire s'en trouve réduit.

Téléphérique de Stechelberg – Mürren

Le week-end, la durée d'exploitation a été prolongée d'une heure.

Ligne 470 Interlaken Est – Meiringen

Un nouveau train tôt le matin permet, du lundi au vendredi, de prendre les correspondances de 6 heures à Interlaken. Le week-end, une liaison supplémentaire le soir permet d'assurer les correspondances de minuit à Interlaken.

Ligne 474 Meiringen – Innertkirchen

La durée d'exploitation du MIB a été prolongée de quatre heures jusqu'à 23 heures. En contrepartie, les cars postaux ne circulent plus entre Meiringen et Innertkirchen, sauf pour franchir le col en été.

Evolution de la demande

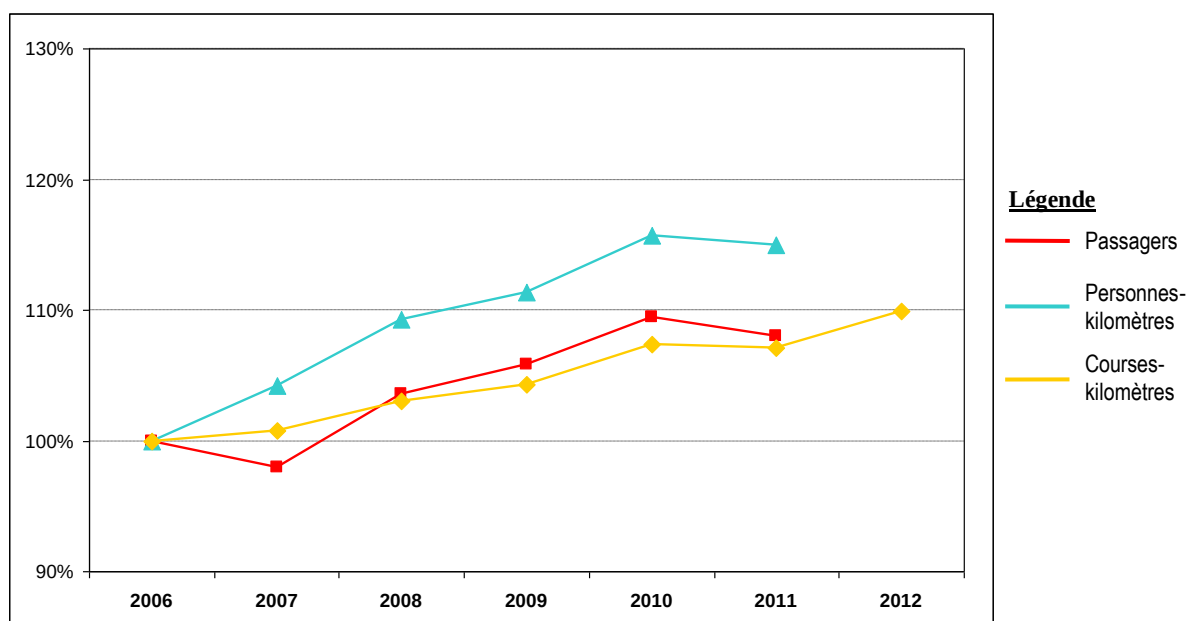


Illustration 17 Evolution de l'offre et de la demande de transport ferroviaire dans la CR Oberland-Est (source : conventions d'offre)

Ces cinq dernières années, la demande en TP dans l'Oberland oriental a augmenté de huit pour cent (nombre de passagers) et de 15 pour cent (personnes-kilomètres), soit une progression plus faible que dans les autres régions du canton qui s'explique par l'utilisation déjà élevée des TP.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
310 Spiez – Interlaken Est (RE/Regio)	2	●	▲	RE depuis Zweisimmen (Golden Pass)
311 Interlaken Est – Lauterbrunnen	3	●	●	
311 Lauterbrunnen – Wengen	3	●	●	
312 Interlaken Est – Grindelwald	3	●	●	
313 Lauterbrunnen – Grütschalp – Mürren	4	●	●	
470 Lucerne – Interlaken Est (IR)	2	●	●	Responsabilité du canton d'Obwald
470 Meiringen – Interlaken Est (Regio)	2	●	▲	
474 Meiringen – Innertkirchen	2	■	▲	Le véhicule a approximativement la capacité d'un bus articulé. L'exigence minimale en termes de demande serait remplie pour un bus articulé. L'infrastructure ferroviaire sera financée par KWO qui l'utilise pour le transport de marchandises lourdes.
2355 Beatenbucht – Beatenberg	2	■	●	Des courses fréquentes réduisent la charge moyenne (nombre de passagers par course), mais l'effet sur les coûts est marginal pour les transports à câbles.
2460 Stechelberg – Mürren	3	■	●	
2480 Meiringen – Hasliberg Reuti	3	▲	●	

7 Evolution de l'offre de bus régionaux

7.1 CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Région du Jura bernois

Evolution de l'offre

En ce qui concerne l'offre de bus entre La Neuveville / Le Landeron et le Plateau de Diesse, une paire de courses supplémentaire a été introduite l'après-midi. Le week-end, deux nouvelles paires de bus circulent tard le soir.

L'offre des lignes de bus Tramelan – St-Imier, Tramelan – Saignelégier – Goumois, Tavannes – Reconvilier – Bellelay –(Sornetan)/Lajoux JU – Les Genevez, Moutier – Souboz et Biel/Bienne – Orvin / Romont est restée inchangée.

L'offre de la ligne de bus Tramelan – Glovelier est passée de quatre à neuf paires de courses journalières pour l'année scolaire 2011/12 et a été prolongée jusqu'à Bassecourt.

S'agissant de la ligne Delémont – Moutier, l'offre a été réduite à 20 paires de courses (5 paires de courses en moins). Ce sont les courses de densification en dehors des heures de pointe qui ont été réduites. Par ailleurs, la ligne a été prolongée jusqu'au centre-ville de Moutier.

Diverses petites adaptations ont été apportées au bus local de Moutier : le réseau d'arrêts a été modifié et l'horaire ponctuellement adapté. La structure des lignes n'a plus subi aucun changement depuis quatre ans.

La ligne tangente de Reuchenette-Péry – Biel/Bienne, Mett/Mâche a été introduite en décembre 2009. Elle permet de réduire d'environ 20 minutes la durée du trajet entre le Jura bernois et les bassins d'emplois de Boujean et des Champs-de-Boujean. La ligne de bus est très sollicitée et l'offre a été intégrée dans l'offre de base pour le changement d'horaire de décembre 2012.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
21.032 La Neuveville – Plateau de Diesse	1	●	●	
21.131 Tramelan – St-Imier	1	●	▲	
21.132 Tramelan – Saignelégier – Goumois	1	●	▲	Responsabilité du canton du Jura.
21.132 Tramelan – Glovelier – Bassecourt	1	●	▲	Responsabilité du canton du Jura.
21.141 Tavannes – Reconviiler – Bellelay [- Sornetan] – Lajoux JU – Les Genevez JU	1	●	▲	
21.149 Publicar La Courtine	1	-	▲	
21.211 Delémont – Moutier	2	●	▲	Responsabilité du canton du Jura.
21.231 Moutier – Souboz	1	●	■	
21.232 Moutier – Belprahon	1	●	■	
TUM1 Moutier, Gare – Hôpital – Patinoire	1	▲	▲	
TUM2 Moutier, Gare – Chantemerle	2	▲	▲	
TUM4 Moutier, Gare – Sur menué	1	■	▲	
TUM5 Moutier, Gare – Perrefitte	1	▲	▲	
22.070 Bienne – Orvin [- Les Prés-d'Orvin]	1	●	●	
22.071 Bienne [- Orvin] – Romont	1	●	●	
22.073 Reuchenette-Péry – Biel/Bienne, Mâche	1	▲	▲	L'objectif concernant la demande devrait être atteint dans les années à venir (nouvelle ligne).

Région du Seeland

Evolution de l'offre

L'offre n'a pas été modifiée sur les lignes suivantes :

- Bienne – Perles
- Bienne – Bellmund – Aarberg
- Lyss – Grossaffoltern – Messen
- Lyss – Schnottwil
- Zollikofen – Büren – Soleure
- Granges – Büren
- Granges – Lengnau

La cadence semi-horaire a été étendue sur la ligne Bienne – Meisberg. Désormais, à l'exception du dimanche matin, elle sera effective sans interruption du début de l'exploitation jusqu'à 22 heures. Le week-end, les bus circulent toutes les 30 minutes jusqu'à l'arrêt de l'exploitation.

L'offre a été légèrement élargie sur la ligne Bienne – Studen – Worben – Lyss (cadence semi-horaire entre Worbenbad et Lyss le matin et l'après-midi). Aux heures creuses, l'offre a été adaptée, puisque le garage se trouve désormais à Aarberg et non plus à Bienne. Une cadence semi-horaire exacte est instaurée entre Bienne et Studen.

L'offre a été légèrement étoffée pour la ligne Bienne – Schwadernau – Scheuren. Entre Aegerten et Bienne, la synchronisation des bus avec ceux de la ligne 74 a été optimisée. Depuis la fin de

2011, les bus circulent à partir de Scheuren jusqu'à Orpond. Les premières expériences révèlent une demande satisfaisante.

Le tracé a été adapté sur la ligne Bienne – Jens et les bus circulent dorénavant en boucle de Bellmund via St. Niklaus – Merzligen – Jens pour regagner Bellmund. Merzligen est mieux desservie par cette mesure et la manœuvre de rebroussement n'est plus nécessaire à Jens.

Sur la ligne Aarberg – Berne, la cadence semi-horaire ininterrompue a été introduite l'après-midi les jours ouvrés. Sur la ligne Berne – Seedorf – Lyss, une course tardive supplémentaire est prévue entre Berne et Seedorf. Quant à la ligne Aarberg – Seedorf, son offre a été réduite pour l'horaire 2009. Le soir et le week-end, les courses relient directement Aarberg à Berne en passant par Seedorf.

L'offre de bus dans la région de Cerlier a été adaptée en décembre 2008 à l'horaire modifié de BLS. Dans ce contexte, l'offre a été ponctuellement étendue sur toutes les lignes.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
22.003 Bienne, Gare – Centre Boujean – Perles	1	●	●	
22.072 Meinisberg – Bienne, Gare	3	●	●	
22.074 Bienne, Gare – Studen – Worben – Lyss	3	▲	●	
22.075 Bienne – Schwadernau – Scheuren	1	●	▲	
22.086 Bienne – Bellmund – Aarberg	2	●	●	
22.087 Biel/Bienne – Bellmund – Merzligen – Jens – Biel/Bienne	1	●	●	
30.100 Berne – Wohlen – Aarberg	3	●	▲	
30.105 Berne – Meikirch – Seedorf – Lyss	1/2	●	▲	
30.361 Aarberg – Aarberg Spital – Lyss	1	●	●	
30.362 Lyss – Schnottwil	1	▲	■	L'exigence minimale posée au TCC sera respectée dès 2014 (appel d'offres).
30.363 Lyss – Wengi b. Büren – Messen	1	▲	■	
30.365 Aarberg – Seedorf	2	▲	▲	
30.521 Anet – Tschugg – Cerlier	2	▲	●	Les lignes sont efficacement exploitées avec des véhicules circulant de bout en bout. La demande pendant le week-end est comparable à celle des jours ouvrés.
30.522 Anet – Vinelz – Cerlier	1	●	●	
30.521-524 Anet – Tschugg / Vinelz – Cerlier	3	▲	▲	
30.525 Cerlier – Vinelz – Lüscherz	1	▲	▲	
30.526 Cerlier – Gals – Le Landeron	1	■	■	
30.527 Cerlier – Gals – Gampelen – Anet	1	▲	▲	
30.898 Zollikofen – Wengi – Büren a.A.	2	▲	▲	
40.008 Soleure – Büren a.A.	2	●	▲	
40.033 Granges – Arch – Büren a.A.	2	●	●	
40.034 Granges, Postplatz – Lengnau, Sportplatz	2	●	▲	

Evolution de la demande

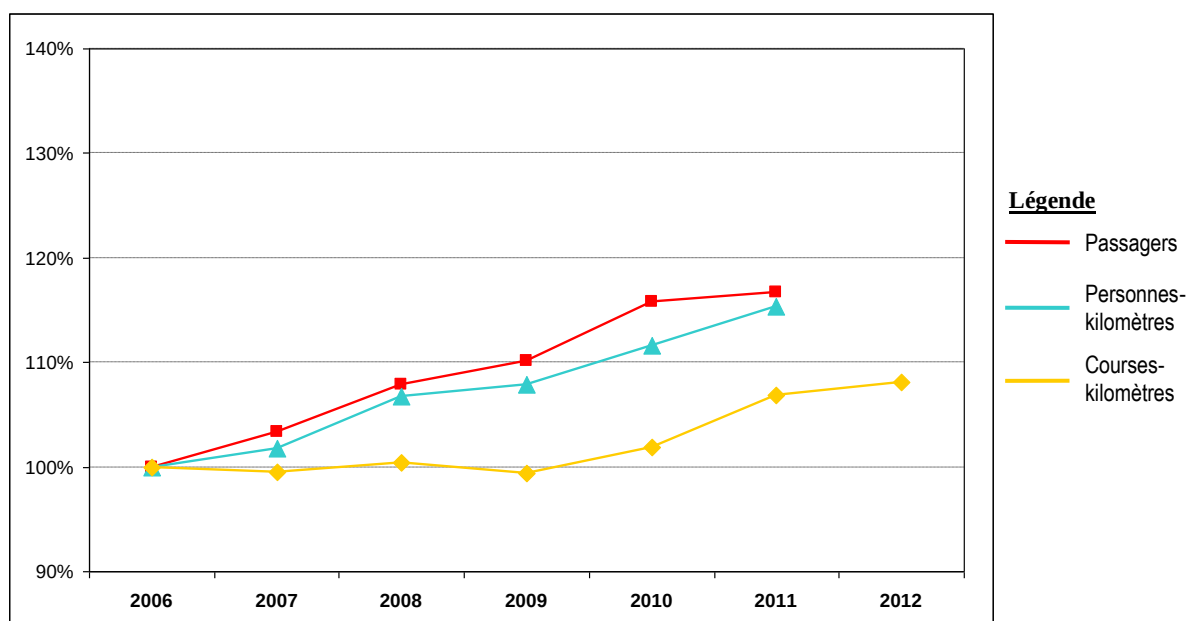


Illustration 18 Evolution de l'offre et de la demande de transport de bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 1 (Source : conventions d'offre)

La demande de bus a augmenté d'environ 15 pour cent dans la zone de la CRT 1 (ville de Bienne comprise), soit une progression qui dépasse nettement celle de l'offre. Elle demeure néanmoins inférieure à la moyenne cantonale et était à peu près équivalente à celle des autres zones en ville.

7.2 CRT de Haute-Argovie

Evolution de l'offre

Les diverses lignes de la région sont traitées ci-après. La ligne 30.483 (Sumiswald – Grünen – Huttwil) est traitée au chapitre 7.3.

Sur la ligne Wyssachen – Huttwil, l'offre a été étoffée le matin et l'après-midi et deux courses tardives ont été introduites. Sur la ligne Huttwil – Eriswil, l'offre du soir et du week-end a été adaptée de la même manière.

La ligne Soleure – Herzogenbuchsee est restée inchangée.

En ce qui concerne la ligne 51, l'offre a été étoffée durant la journée entre Melchnau et Langenthal et entre Langenthal et Herzogenbuchsee par la mise en place de la cadence semi-horaire continue. Entre Herzogenbuchsee et Wangen a. A., l'offre a été conçue de manière plus systématique : aux heures de pointe, les bus circulent directement entre Röthenbach et Wangen ; les passagers en provenance de Walliswil, Heimenhausen, Wangenried et Inkwil sont transportés par minibus à Wangen et à Röthenbach. De ce fait, le temps de trajet de la liaison principale Wangen – Herzogenbuchsee est attractif et les quatre localités citées sont régulièrement desservies.

La cadence horaire continue a été instaurée sur la ligne 52.

L'offre a été réduite le dimanche après-midi sur la ligne Wynigen – Herzogenbuchsee et la course tôt le matin à destination de Berthoud a été remplacée par un nouvel arrêt du RE à Wynigen.

La ligne Niederbipp – Wolfisberg – Rumisberg a été supprimée. Le tronçon Wolfisberg – Rumisberg a été intégré dans la ligne de bus Wangen – Wiedlisbach – Farnern et est mieux adapté aux besoins des écoliers.

Evolution de la demande

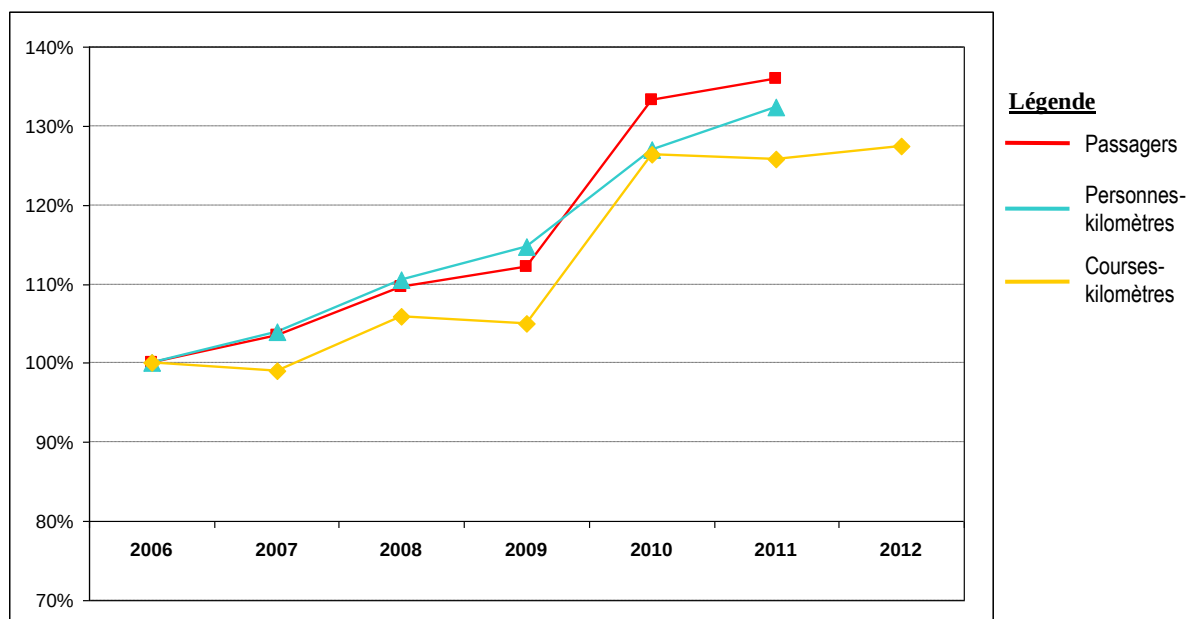


Illustration 19 Evolution de l'offre et de la demande de transport par le bus (trafic local et régional) dans la CRT 2 (source : conventions d'offre).

L'arrêté sur l'offre 2010-2013 a sensiblement développé l'offre de bus dans la zone de la CRT 2 (+ 22 %). Il est réjouissant de constater que cette offre est utilisée au regard de l'évolution du nombre de passagers. S'agissant de l'offre régionale de bus, la ligne Wangen a. A. – Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal a le plus contribué à cette progression avec une augmentation de la demande avoisinant 50 pour cent au cours des cinq années prises en considération.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	De-mande	TCC	Remarques
30.491 Huttwil – Eriswil	2	■	■	Les chiffres de la demande révèlent un tableau hétérogène à un niveau bas. Il faudra les vérifier dans un proche avenir.
30.493 Wyssachen – Huttwil	1	■	■	Les chiffres de la demande révèlent un tableau hétérogène à un niveau bas. Il faudra les vérifier dans un proche avenir.
40.005 Soleure – Herzogenbuchsee (lignes 5/7)	2/2	▲	▲	Responsabilité du canton de Soleure.
40.051 Wangen – Herzogenbuchsee	2	●	●	Y compris ligne de raccordement par minibus.
40.051 Herzogenbuchsee – Langenthal	3	▲	●	
40.051 Langenthal – Melchnau – Grossdietwil	3	▲	▲	
40.052 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal	2	▲	▲	
40.052 Langenthal – Thunstetten	2	▲	▲	
40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen	2	■	▲	La ligne est exploitée de manière très efficace. La demande est limitée en raison d'une urbanisation plutôt modérée.
40.058 Farnern – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	1	▲	▲	Y compris le tronçon Rumisberg – Wolfisberg

7.3 CRT Emmental

Haut-Emmental

Evolution de l'offre

La suppression de l'arrêt ferroviaire de Wiggen, dans le canton de Lucerne, en 2011 a été l'élément déclencheur d'une amélioration de l'offre de bus sur la ligne Escholz matt – Wiggen – Schangnau – Kemmeriboden. Dans ce cadre, une offre du soir a également été introduite.

Le prolongement de la ligne S6 du RER lucernois, de Trubschachen à Langnau, a induit une amélioration des correspondances en 2011 à Trubschachen, les arrivées et les départs dans les deux directions survenant pratiquement en même temps. La ligne de bus 284 a été adaptée, de sorte que le changement train-bus a davantage lieu à Trubschachen qu'à Langnau. Aux heures creuses, l'offre de la ligne 284 a été très légèrement renforcée.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.271 Signau – Röthenbach	2	●	▲	
30.281 Langnau – Hasenknubel – Hüselt matt	1/2	▲	■	
30.284 Ramsei – Langnau	1	●	●	
30.284 Langnau – Trub – Fankhaus	3	▲	▲	
30.285 Langnau – Gohl	1	●	▲	
30.286 Langnau – Aeugstmatt	1	●	■	
60.251 Escholz matt – Schangnau – Kemmeriboden	2	▲	▲	Responsabilité du canton de Lucerne.

Moyen-Emmental

Evolution de l'offre

Depuis décembre 2009, la ligne Huttwil – Affoltern-Weier rejoint Sumiswald au lieu de Hasle-Rüegsau. Cette modification a permis d'introduire une course supplémentaire pour le transport des écoliers provenant de Dürrenroth.

L'offre est restée largement inchangée depuis 2010.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	●	▲	
30.481 Sumiswald-Grünen – Wasen	2	▲	▲	
30.482 Sumiswald-Grünen – Heimis-bach Thal	1	▲	■	La demande a augmenté au cours des dernières années.
30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	2	▲	▲	

Bas-Emmental

Evolution de l'offre

Pour la période 2010-2012, les courses de la ligne 465 ont été prolongées de Lyssach Kernriedstrasse à la gare de Lyssach à titre d'exploitation pilote. Des correspondances pour la S44 en direction de Berne sont proposées à la gare de Lyssach. Cette liaison est la plus rapide pour se

rendre au centre commercial de Lyssach à partir de l'agglomération bernoise. Le Grand Conseil a intégré ce prolongement dans l'offre de base jusqu'à la fin de 2012.

Sur la ligne 465, la ville de Berthoud a commandé certaines courses aux heures de pointe entre la gare et l'hôpital (cadence au quart d'heure), car le niveau de l'offre selon l'arrêté ne permet pas de commande du canton. La demande est bonne.

Entre Berthoud Gare et Lyssach Kernenriedstrasse, la densification de l'offre (cadence au quart d'heure) est financée pendant les heures d'ouverture par les exploitants dans la zone commerciale.

Le prolongement de la ligne 2 de BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung) d'Obergerlafingen à Zielebach a fonctionné à titre d'exploitation pilote entre 2009 et 2011. Depuis 2012, il est intégré à l'offre de base du canton de Berne.

L'organisation scolaire à Bucheggberg a entraîné des modifications d'horaire sur la ligne 882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen.

Toutes les autres lignes sont restées largement inchangées depuis 2010.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	1	●	▲	
30.465 Berthoud – Tschamerie – Hasle-Rüegsau	3	●	●	
30.465 Berthoud – Lyssach – Frauenbrunnen	1/4	▲	▲	
30.466 Berthoud – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	▲	▲	
30.467 Berthoud – Kirchberg Neuhof	1	●	▲	
30.468 Berthoud – Heimiswil – Lueg	1	●	■	
30.881 Bätterkinden – Kräiligen	1	■	■	La ligne sera exploitée conjointement avec la ligne 884.
30.882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen	1	●	▲	Responsabilité du canton de Soleure.
30.884 Bätterkinden – Koppigen	1	▲	▲	
40.002 Soleure – Gerlafingen – Zielebach	2	●	●	Responsabilité du canton de Soleure.

Evolution de la demande

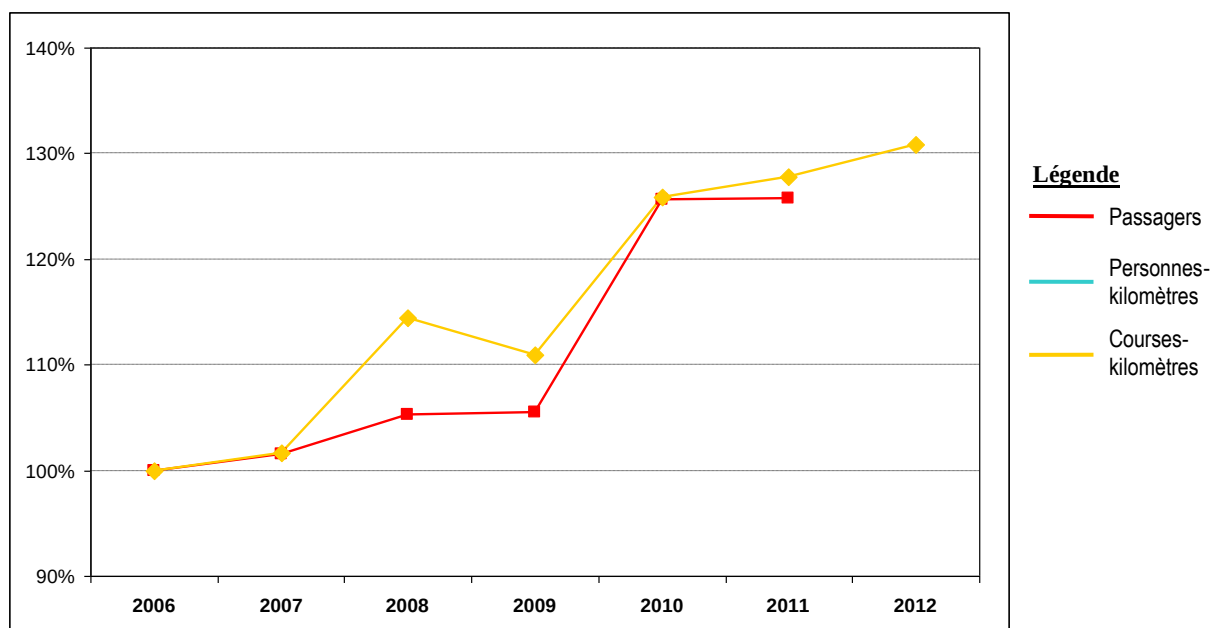


Illustration 20 Evolution de l'offre et de la demande de transport par le bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 3 (source : conventions d'offre).

L'offre a été considérablement améliorée en 2010, notamment dans le secteur de Berthoud. La demande a elle aussi connu une hausse similaire, bien que les chiffres de 2011 soient bas (exprimés en semaine avec demande inférieure à la moyenne) en raison de la méthode de comptage.

7.4 CR Berne-Mittelland

Région de Laupen (secteur ouest)

Evolution de l'offre

La ligne 541 Chiètres – Golaten – Wileroltigen répond aux besoins des pendulaires et des écoliers. Certaines modifications dans les exigences liées à la planification scolaire ont entraîné diverses adaptations de l'horaire sur cette ligne, la prestation de transport restant dans l'ensemble inchangée.

Sur la ligne 550 Gümmenen – Laupen, les premières courses du matin ont été décalées de manière à mieux convenir aux besoins des écoles.

Deux courses ont été récemment intégrées à l'horaire l'après-midi sur la ligne 570 reliant Berne Brünnen et Frauenkappelen.

Les autres lignes sont restées largement inchangées.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
20.121 Düringen – Börsingen – Laupen	2	●	▲	Responsabilité du canton de Fribourg.
20.548 Morat – Gümnen	1	●	■	Responsabilité du canton de Fribourg.
30.130 Neuenegg – Thörishaus Dorf	2	▲	●	
30.541 Chiètres – Golaten – Wileroltigen – Chiètres	1	■	●	
30.550 Gümnen – Laupen	1	●	●	
30.560 Mühleberg – Allendüfen – Rosshäusern	1	■	▲	Dans l'horaire 2013, l'offre sera réduite le midi de deux paires de courses.
30.570 Berne Brünen – Frauenkappelen – Mühleberg	3	▲	●	

Région du Friesenberg (secteur ouest)

Evolution de l'offre

Les lignes 100 Berne – Wohlen – Aarberg et 105 Berne – Meikirch – Seedorf – Lyss sont traitées au chapitre 7.1 Bienne – Seeland – Jura bernois.

L'exploitation de la ligne 33 débute une demi-heure plus tôt le matin.

Les lignes de cars postaux au Friesenberg ont fait l'objet de discussions quant à une nouvelle conception pour décembre 2011. La fermeture de la Halenstrasse, également aux transports publics, impliquait alors de passer par le Lindenhofspital et le parking-relais du Neufeld pour les lignes 102, 104, 105 et 106. Ce changement rallonge quelque peu le temps de trajet.

Pour la ligne 104, les modifications peuvent être compensées en intégrant à l'horaire un changement de cadence à midi en fonction de la direction du trafic de pointe. La ligne 105 doit être améliorée car elle offre une correspondance supplémentaire à Lyss. Depuis 2012, les bus ne s'arrêtent qu'une fois à Herrensanden (Möslimatt, traversée de Herrensanden Dorf et du Halenbrücke).

Quant aux lignes 106 et 107, la priorité a été donnée à une bonne synchronisation de leur cadence avec celle des lignes parallèles et des correspondances à Zollikofen.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.021 Gare de Berne – Bremgarten	4	●	●	
30.033 Bremgarten Seftau – Worblaufen	3	■	▲	Vu la hausse de la demande, un bus plus grand a été mis en service et la ligne sera évaluée selon des critères plus stricts.
30.102 Berne – Uetligen – Säriswil	3	▲	▲	
30.104 Berne – Meikirch – Wahlen-dorf	3	▲	▲	
30.106 Berne – Kirchlindach – Zollikofen	3	▲	▲	
30.107 Berne – Wohlen – Uetligen (– Zollikofen)	2	●	▲	

Région de Längenbergr – Gantrisch (secteur sud)

Evolution de l'offre

La ligne de bus 611 Schwarzenbourg – Riggisberg a été légèrement adaptée à la fin de 2011. Une course importante pour les écoles a été introduite le matin, alors qu'une autre a été supprimée le soir en raison de la faible fréquentation. L'offre sur la ligne 612 Schwarzenbourg – Guggisberg – Schwarzenbourg a été légèrement étoffée. La course de midi de Schwarzenbourg à Albligen a été avancée de manière à bien coïncider avec les horaires scolaires. Une course saisonnière supplémentaire Riggisberg – Toffen a dû être retirée parce que le RER supplémentaire correspondant au départ de Toffen ne circule plus. De même, la dernière course de Riggisberg à Hinterfultigen (ligne 322) a disparu. Sur les autres lignes, seules de légères modifications sont à noter.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
20.181 Fribourg – Heitenried – Schwarzenbourg	2	●	▲	Responsabilité du canton de Fribourg.
30.131 Flamatt – Ueberstorf – Albligen	2	▲	●	Responsabilité du canton de Fribourg.
30.321 Riggisberg – Toffen / – Thurnen	3	▲	▲	
30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg	1	●	■	
30.323 Thurnen – Riggisberg – Gurnigel – Schwarzenbourg	1	●	▲	
30.340 Wabern – Zimmerwald – Niedermuhlern	2	●	▲	
30.611 Schwarzenbourg – Rüschegg – Riggisberg	2	▲	▲	
30.612 Schwarzenbourg – Guggisberg – Schwarzenbourg	1	●	▲	
30.613 Schwarzenbourg – Lanzenhäusern – Albligen	1	■	■	Un meilleur taux de fréquentation moyen est attendu compte tenu de l'adaptation de l'offre le midi.
30.614 Riffenmatt – Guggisberg – Riedacker	-			
30.621 Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	1	●	▲	
30.631 Köniz – Oberbalm – Niedermuhlern – Riggisberg	2	●	▲	

Région de Belp – Gürbetal et Münsingen – Aaretal (secteurs sud et sud-est)

Evolution de l'offre

La nouvelle ligne 167 de Münsingen à Oberdiessbach a été mise en service en 2011 à titre d'exploitation pilote. Elle constitue une liaison transversale entre le Kiesental et l'Aaretal et dessert les communes de Herbligen et d'Oppligen. De ce fait, le village de Kiesen dispose d'une liaison de bus supplémentaire. La mise en service de la ligne 167 a aussi entraîné une adaptation de l'offre de la ligne 165 Münsingen – Gerzensee – Kirchdorf et de la ligne 166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen étant donné que leur tracé est en partie parallèle.

La demande sur le nouveau tronçon entre Wichtrach et Oberdiessbach de la ligne 167, au cours de la deuxième année d'exploitation pilote, satisfait de peu aux exigences minimales de l'ordonnance sur l'offre de transports publics. Si l'on retenait les critères appliqués à un minibus, l'objectif serait dépassé. Mais il n'est pas possible d'utiliser de minibus car la demande entre Münsingen et Wichtrach est trop importante. En revanche, les exigences requises pour un bus normal sont remplies sur l'ensemble de la ligne.

Depuis 2012, Belp est desservie du lundi au vendredi par le RER à la cadence au quart d'heure. Cette modification de la situation initiale a entraîné des adaptations du service de bus local de Belp. La ligne 331, qui dessert le Riedli, circule de façon à assurer la correspondance des S4/S44 en provenance et en direction de Berne. La course circulaire sur la ligne 332 Belp – Eissel – Neumatt – Belp a été raccourcie. Quelques arrêts sont à présent exclusivement desservis par la ligne 160.

L'arrêt d'Ischlag, très peu fréquenté, n'est plus desservi. Par contre, aux heures de pointe du matin et du soir, le tronçon du Tangento entre Belp et Rubigen est desservi à la cadence au quart d'heure plutôt qu'à la cadence horaire.

Une liaison de bus directe entre la gare de Berne et l'aéroport de Berne-Belp a été mise en service à la fin de mars 2009 pour améliorer la desserte de l'aéroport. S'il a été possible de coordonner les courses de bus avec les départs et arrivées des quelques vols la première année d'exploitation, cela s'est avéré de plus en plus difficile au fil du temps vu l'augmentation massive du trafic aérien. A la fin de mars 2011, la cadence horaire a été mise en place. L'augmentation du trafic aérien, les exigences croissantes posées à la ligne et l'offre densifiée du RER pour 2012 ont finalement conduit, à la fin de mars 2012, à changer de concept : depuis lors, les bus circulent entre la gare de Belp et l'aéroport de Berne-Belp. L'offre semi-horaire est complétée par une liaison assurée par les bus de la ligne 160. La hausse de la demande est plus que proportionnelle. Le Grand Conseil a intégré cette desserte de l'aéroport dans l'offre de base pour la fin de 2012.

La nouvelle ligne 334 via Muristrasse – Neumatt entraîne une adaptation du tracé de la ligne de bus locale 332 à la fin de 2012 afin d'éliminer des courses parallèles.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.160 Aéroport de Berne-Belp – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	2	▲	▲	
30.161/162 Bus local Münsingen / boucle hôpital/Sonnhalde	3	■	▲	Une réduction de l'offre aurait des répercussions sur la rentabilité de l'exploitation.
30.163 Bus local Münsingen / boucle Brückreute	3	■	▲	Une réduction de l'offre aurait des répercussions sur la rentabilité de l'exploitation.
30.165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf	2	▲	▲	
30.166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen	1	●	■	
30.331 Gare de Belp – Riedli	3	■	▲	Adaptation de l'horaire fin 2012 (amélioration des correspondances).
30.332 Gare de Belp – Eissel	3	▲	▲	Adaptation de l'horaire et du tracé de la ligne fin 2012
30.333 Gare de Belp – Hühnerhubel	1	■	■	
30.334 Gare de Belp – Aéroport de Berne-Belp	4			Nouvelle conception de l'offre de fin mars 2012.

Région du Kiestal (secteur sud-est)

Evolution de l'offre

L'offre de toutes les lignes est restée largement inchangée durant la période considérée.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.261 Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten	1	■	■	
30.472 Biglen – Arni – Lützelflüh / - Moosegg	1	▲	■	
30.791 Worb Dorf – Wikartswil – Walkringen	1	●	●	
30.792 Worb Dorf – Biglen	1	●	▲	
30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten	1	●	▲	
31.044 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand	1	●	▲	
31.045 Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand	1	■	■	

Région du Worblental (secteur est)

Evolution de l'offre

L'offre de la ligne de tram 6 entre Worb Dorf et Berne a été réaménagée fin 2010 en raison de la mise en service du Tram Berne Ouest. Il a fallu attendre un an pour que l'exploitation de cette ligne diamétrale soit une réussite (cf. chapitre 8). Depuis lors, la cadence de 10 minutes est aussi offerte durant la journée entre Gümligen et Worb Dorf.

Dans le cadre de la reconfiguration des lignes de bus qui desservent le pôle de développement économique du Wankdorf, la ligne 44 entre Ostermundigen et Gümligen connaîtra une densification à la cadence semi-horaire tous les dimanches dès la fin de 2012.

Une paire de courses a été ajoutée à l'offre sur la ligne 795 Worb Dorf – Rubigen pour parvenir à la cadence horaire ininterrompue l'après-midi.

Les autres lignes sont restées en majeure partie inchangées.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.006 Worb Dorf – Gümligen – Gare de Berne	4	●	▲	
30.043 Ittigen Talgut – Kappelisacker	4	▲	●	
30.044 Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	3	▲	▲	
30.046/47 Bolligen – Habstetten – Lutertal	4	●	●	
30.781 Boll-Utzigen – Utzigen Pflegeheim	3	■	▲	En partie concurrencée par les transports scolaires.
30.782 Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzigen	3	■	■	Cette ligne sera exploitée conjointement avec la ligne 781.
30.794 Worb Dorf – Rüfenacht	1	■	■	L'exploitation conjointe avec la ligne 795 permettra de fournir les prestations.
30.795 Worb Dorf – Rubigen	1	●	▲	

Région de Berne Nord (secteur nord)

Evolution de l'offre

La plupart des lignes de bus de la région située au nord de Berne n'ont pas subi de modification importante depuis 2010. La ligne de bus 871 Messen – Jegenstorf a été prolongée jusqu'à la fin de 2010, dans le cadre d'une exploitation pilote, jusqu'à Hindelbank en passant par Münchringen. Bien que les temps d'arrêt utilisés aient été favorables et qu'aucun véhicule supplémentaire n'ait été nécessaire, cette exploitation pilote n'a pas été concluante et a été donc abandonnée à la fin de 2010.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.034 Unterzollikofen – Hirzenfeld	4	●	●	
30.036 Zollikofen – Berne Breitenrain	4	▲	▲	Le prolongement jusqu'à Münchenbuchsee nécessite la mise en service de bus articulés. Etant donné les nouveaux bâtiments du Wankdorf, cette liaison va gagner en importance.
30.036 Zollikofen – Münchenbuchsee Hüslimoos	4	▲	●	
30.038 Schönbühl – Bäriswil / Mattstetten	4	▲	▲	
30.871 Jegenstorf – Messen	1	●	■	A partir de l'horaire 2014, les exigences minimales TCC seront remplies.
30.883 Bätterkinden – Limpach – Messen	1	▲	■	Certaines courses publiées dans l'horaire se font à vide, les bus rejoignant le garage. C'est pourquoi les objectifs concernant la demande ne sont pas tout à fait remplis.

Evolution de la demande

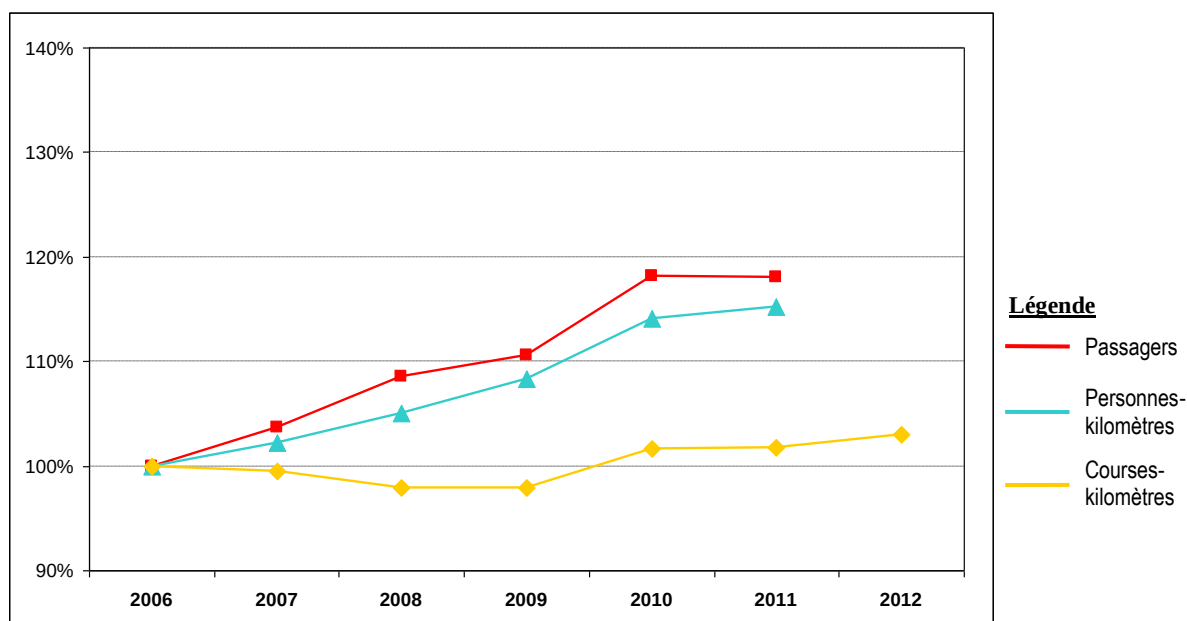


Illustration 21 Evolution de l'offre et de la demande de transport par le bus (transports locaux et régionaux) dans la CR Berne-Mittelland (source : conventions d'offre).

L'offre de bus dans la région de Berne est principalement marquée par sa densité sur le trafic urbain, ce qui explique en majeure partie pourquoi l'augmentation des courses-kilomètres en pourcentage paraît très faible.

La demande, exprimée en nombre de passagers et de personnes-kilomètres, a connu une progression constante depuis 2006 qui n'a ralenti qu'entre 2010 et 2011. L'évolution à la baisse de l'offre entre 2007 et 2008 est due à une adaptation des calculs des entreprises de transport.

7.5 CRT Oberland-Ouest

Les différentes lignes de la région sont traitées ci-après, à l'exception des lignes 31.044 (Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand) et 31.045 (Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand) déjà abordées au chapitre 7.4.

Rive droite du lac de Thoune

Evolution de l'offre

Sur la rive droite du lac de Thoune sont exploitées les lignes de bus 21 (Thoune – Beatenbucht – Interlaken), 22 (Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen, avec un minibus), 24 (Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil) et 25 (Thoune – Oberhofen – Gunten – Sigriswil).

- La ligne 31.021 est exploitée, sur le tronçon Thoune – Oberhofen, sans changement, à la cadence au quart d'heure, et même à une cadence plus élevée dans certains cas aux heures de pointe. Depuis le changement d'horaire de décembre 2009, certaines courses accélérées supplémentaires jusqu'à Gunten ont été supprimées. Le tronçon Thoune – Beatenbucht est exploité sans changement à la cadence semi-horaire. Durant les mois d'été, la cadence horaire est accélérée au rythme semi-horaire sur le tronçon Beatenbucht – Interlaken.
- Le bus de la ligne 31.022 (particulièrement pentue) figure dans l'offre de base depuis décembre 2008. Un minibus dessert les quartiers résidentiels de Hünibach, Hilterfingen et Oberhofen qui ne figurent pas sur la ligne du lac (31.021).
- Depuis le changement d'horaire de décembre 2009, la nouvelle ligne 24 (anciennement ligne 25) assure, avec neuf paires de courses, la desserte des secteurs Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil.
- Sur la nouvelle ligne 25, des bus dont la cadence est désormais semi-horaire circulent de 6 heures à 20 heures entre Thoune, Oberhofen, Gunten et Sigriswil. Ces liaisons permettent de fournir les capacités nécessaires, d'améliorer les correspondances avec les trains et de parvenir à une exploitation efficace.
- L'offre des lignes de bus 31 (Thoune – Goldiwil – Heiligenschwendi) et 32 (Thoune – Dörfli – Heiligenschwendi) reste inchangée à la cadence semi-horaire ou horaire en soirée. Depuis 2010, une paire de courses supplémentaire est mise en place tard le soir.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	De-mande	TCC	Remarques
31.021 Thoune – Oberhofen	4	●	●	
31.022 Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	1	●	▲	
31.024 Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil	1	■	■	L'exploitation de cette ligne est étroitement liée à celle des lignes 21 et 25. C'est pourquoi ces deux lignes peuvent être exploitées très efficacement.
31.025 Thoune – Oberhofen – Gunten – Sigriswil	3	●	●	
31.031 Thoune – Goldiwil – Heiligenschwendi	2	●	●	
31.032 Thoune – Dörfli – Heiligenschwendi	1	●	●	

« District est » de Thoun

Evolution de l'offre

Dans le « district est » de Thoun

- Des synergies ont été exploitées sur la ligne 33 comme souhaité (Thoun – Teuffenthal) grâce à un changement d'exploitant. De plus, la couverture des coûts a été améliorée en adaptant la longueur des lignes.
- Les lignes 41 (Thoun – Fahrni – Innereriz), 42 (Thoun – Fahrni – Heimenschwand) et 43 (Thoun – Emberg – Heimenschwand) sont exploitées sans changement durant la journée. Depuis 2010, l'offre en soirée est améliorée.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
31.033 Thoun – Teuffenthal	1	●	●	
31.041 Thoun – Fahrni – Innereriz	1	●	●	
31.042 Thoun – Fahrni – Heimenschwand	1	●	●	
31.043 Thoun – Emberg – Heimenschwand	1	●	●	

« District ouest » de Thoun

Evolution de l'offre

Dans le « district ouest » de Thoun

- La ligne 3 (Thoun – Allmendingen – Blumenstein) et la ligne 53 (Seftigen – Wattenwil – Blumenstein) sont exploitées sans changement (.
- La ligne 50 (Thoun – Uebeschi – Blumenstein) et la ligne 51 (Thoun – Wattenwil – Blumenstein) sont exploitées sans changement après une légère extension de l'offre du soir en décembre 2009.
- La ligne 55 (Thoun – Reutigen – Wimmis) est exploitée sans changement dans la journée ; l'offre en soirée a été améliorée depuis 2010.
- Sur la ligne 56 (Riggisberg – Burgistein – Wattenwil), depuis le changement d'horaire de décembre 2011, l'offre est améliorée les jours ouvrés avec quelques courses supplémentaires en boucle : Riggisberg – Burgistein, Weier. En contrepartie, l'offre du samedi a été complètement supprimée. Il s'agit là d'améliorer la demande afin de pouvoir maintenir l'exploitation de la ligne.
- La ligne 57 (Uetendorf – Gurzelen) est exploitée sans changement. Les durées prévues dans l'horaire, difficiles à tenir, seront probablement optimisées dès 2013 par l'adaptation du tracé.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
31.003 [Thoune] – Allmendingen – Blumenstein	2	●	▲	
31.050 / 51 Thoune – Uebeschi / Wattenwil – Blumenstein	3	●	●	
31.053 Seftigen – Wattenwil – Blumenstein	2	▲	▲	
31.055 Thoune – Reutigen – Wimmis	2	●	●	
31.056 Riggisberg – Burgistein – Wattenwil	1	▲	■	
31.057 Uetendorf TUS – Uetendorf, gare – Gurzelen	1	▲	●	

Spiez et environs

Evolution de l'offre

A Spiez et environs

- La ligne 1 (Thoune – Spiez) continue d'être exploitée à la cadence semi-horaire. Si nécessaire, les problèmes de capacité sont résolus par des courses supplémentaires.
- Les autres lignes 61 sont exploitées sans changement depuis le changement d'horaire de décembre 2009.
- Deux courses seront supprimées entre Spiez et Aeschi pour décembre 2012 puisque CarPostal ne fournit plus de prestations entre Spiez et Thoune ni entre Wimmis et Thoune.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
31.001 Thoune – Spiez	4	●	●	
31.061 / 62 / 63 Spiez – Krattigen / Hondrich – Aeschi / Aeschiried	2	●	▲	
31.065 Spiez – Faulensee – Gütetl	2	▲	▲	

Kander- et Engstligental

Evolution de l'offre

Dans le Kandertal et l'Engstligental

- La ligne 66 (Spiez – Emdthal – Aeschi) compte 5,5 paires de courses depuis le changement d'horaire de décembre 2009 ; elle dessert l'Emdthals, répond aux besoins locaux de transport entre Emdthal et Aeschi et contribue à délester la ligne 63 entre Spiezwilser et Spiez.
- La ligne 31.210 ([Spiez –] Reichenbach – Frutigen), dont l'offre du soir est légèrement réduite depuis 2010, est exploitée sans changement.
- La ligne 31.220 (Reichenbach – Kiental), dont l'horaire est légèrement modifié depuis 2010, compte toujours le même nombre de paires de courses.
- La ligne 31.230 (Adelboden – Frutigen – Kandersteg) est exploitée sans changement sur le tronçon Frutigen – Kandersteg. Sur le tronçon Adelboden – Kandersteg, l'offre en courses rapides a été améliorée en 2010. Etant donné la suppression de quelques trains régionaux entre Spiez et Frutigen, les courses de bus correspondantes entre Frutigen et Adelboden ne sont plus nécessaires et sont donc aussi supprimées.
- La ligne 31.232 (ligne locale d'Adelboden) est exploitée sans changement.
- La ligne 31.241 (Kandersteg – station inférieure de Sunnbüel) est exploitée sans changement.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	De-mande	TCC	Remarques
31.066 Spiez – Emdthal – Aeschi	1	●	▲	
31.210 [Spiez –] Reichenbach – Frutigen	1	▲	■	
31.220 Reichenbach – Kiental	1	●	●	
31.230 Adelboden – Frutigen	2	●	●	
31.230 Frutigen – Kandersteg	2	▲	●	
31.232 Ligne locale d'Adelboden	1	●	●	
31.241 Kandersteg – Station inférieure de Sunnbüel	1	●	▲	

Simmental

Evolution de l'offre

Dans le Simmental

- La ligne 31.260 (Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp) est exploitée sans changement.
- Concernant la ligne 20.260 (Bulle – Jaun – Boltigen), sur le tronçon du canton de Fribourg, elle fera l'objet d'une nouvelle offre à partir du changement d'horaire 2013. De ce fait, il a fallu adapter celle du côté bernois en coopération avec les communes, la branche du tourisme et les écoles, sans toutefois modifier le nombre de paires de courses.
- La ligne 31.281 (La Lenk – Bühlberg) et la ligne 31.283 (La Lenk – Simmenfälle) sont exploitées sans changement.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
20.260 Bulle – Jaun – Boltigen	1	●	▲	Responsabilité du canton de Fribourg
31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp	1	▲	■	
31.281 La Lenk – Bühlberg	1	●	●	
31.283 La Lenk – Simmenfälle	1	●	●	

Saanenland

Evolution de l'offre

Dans le Saanenland

- La ligne 12.180 (Schönried – Saanen – Gstaad – Les Diablerets) a fait l'objet de légères adaptations, mais le nombre de paires de courses est resté identique.
- La ligne 12.181 (Gstaad – Lauenen) est exploitée sans changement.
- La ligne 12.182 (Gstaad – Turbach) est exploitée sans changement.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
12.180 Schönried – Saanen – Gstaad – Les Diablerets	1	●	●	
12.181 Gstaad – Lauenen	1	●	▲	
12.182 Gstaad – Turbach	1	●	▲	

Evolution de la demande

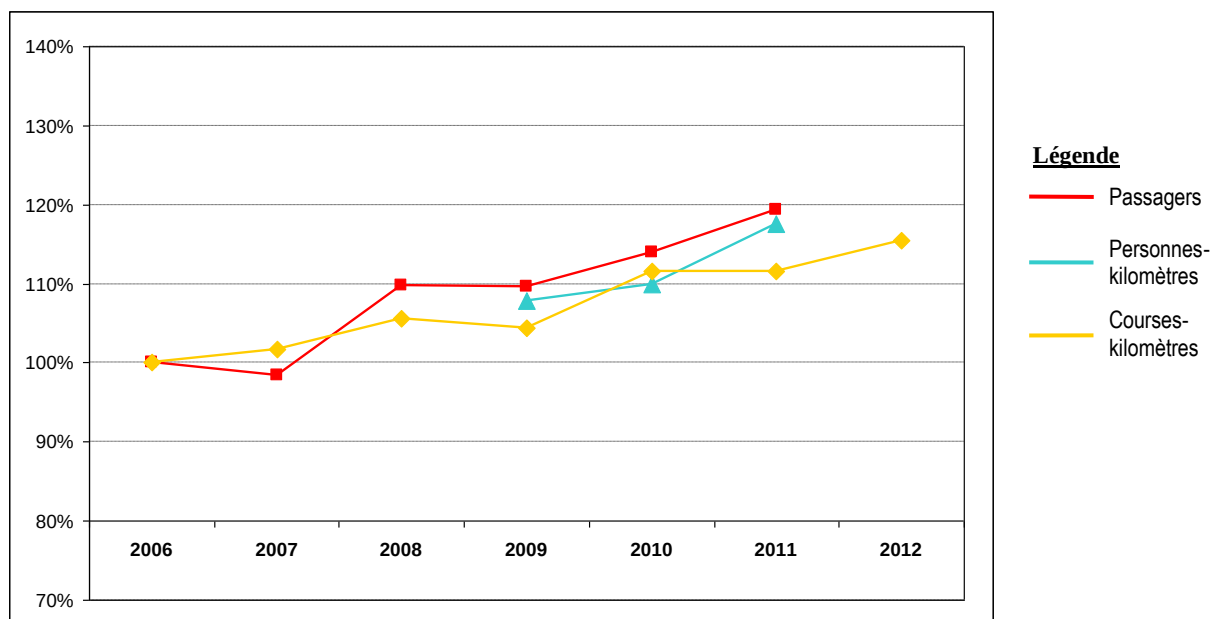


Illustration 22 Evolution de l'offre et de la demande de transport par le bus (transports locaux et régionaux) dans la CRT 5 (source : conventions d'offre).

Les courbes du nombre de passagers et du nombre de courses-kilomètres indiquent une demande en progression constante, couplée à l'offre correspondante sur l'ensemble du territoire de la CRT 5. Il faut souligner que la demande dans la ville de Thoun et son agglomération augmente nettement plus vite que dans l'ensemble de la région.

Les données étant incertaines, il n'est pas possible d'établir de pronostics suffisamment précis quant à l'évolution des personnes-kilomètres en 2008 et auparavant.

7.6 CR Oberland-Est

Interlaken et environs

Evolution de l'offre

Ligne 31.101 Beatenberg – Interlaken Ouest

Une course supplémentaire a été introduite à 22 heures au départ d'Interlaken.

Ligne 31.102 Interlaken Ouest – Interlaken Est – Ringgenberg

La cadence semi-horaire a été introduite aux heures de pointe. Une course supplémentaire tôt le matin permet d'avoir les correspondances de 6 heures à Interlaken.

Ligne 31.104 Bus local d'Interlaken

Depuis 2010, une offre a été mise en place le dimanche pendant la saison d'hiver, puis toute l'année depuis 2011. Pour compenser les coûts supplémentaires, l'offre du dimanche a été réduite à la cadence horaire pendant la basse saison (env. 5 mois).

Ligne 31.105 Interlaken Ouest – Wilderswil [– Gsteigwiler]

Trois paires de courses ont en outre été prolongées jusqu'à Gsteigwiler du lundi au vendredi.

Ligne 31.106 Habkern – Interlaken Ouest

La ligne est exploitée sans interruption à la cadence horaire, la lacune du matin ayant été comblée.

Ligne 31.111 Wilderswil – Saxeten

Comme l'école de Saxeten a été fermée, il est prévu d'étoffer l'offre de quatre à cinq paires de courses dès décembre 2012. De plus, CarPostal a pris des mesures pour améliorer le TCC (le chauffeur se charge également du transport des ordures et du transport du lait combinés aux courses ordinaires et de la distribution du courrier).

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
31.101 Beatenberg – Interlaken Ouest	2	●	●	
31.102 Interlaken Ouest – Interlaken Est – Ringgenberg	2	●	●	
31.103 Interlaken Ouest – Bönigen – Iseltwald	2	●	●	
31.104 Bus local d'Interlaken	2	●	▲	
31.105 Hôpital régional – Interlaken Ouest – Wilderswil [– Gsteigwiler]	3	●	●	
31.106 Habkern – Interlaken Ouest	1	●	▲	
31.111 Wilderswil – Saxeten	1	●	■	Offre minimale (2012 : 4 paires de courses).

Vallées de la Lütschine

Evolution de l'offre

Lignes 31.121 et 31.125, bus local de Grindelwald

Deux exploitations pilotes ont été mises en service à Grindelwald en décembre 2010 : un nouveau concept qui comprend une offre améliorée sur la ligne de bus local actuelle (ligne 2) et une nouvelle ligne (ligne 1). Ces lignes sont exploitées à la cadence semi-horaire pendant la haute saison, puis à la cadence horaire le reste de l'année. Des densifications supplémentaires sont commandées pour l'hiver par les sociétés de remontées mécaniques (Skibus). En parallèle, l'offre sur la ligne d'Itramen a été portée à 13 paires de courses par jour. L'abonnement de ski et la carte d'hôte sont valables en tant que titres de transport ; l'organisation touristique financera quant à elle la perte de recettes qui en découle. Dès la première année de l'exploitation pilote, le nombre de passagers était considérable. Durant l'été, plus de 50 pour cent des passagers voyagent avec des cartes d'hôte. Entre l'été 2010 et l'été 2011, la fréquentation du bus local a connu une progression exponentielle suite à l'introduction du nouveau concept.

Ligne	Nombre de Passagers total (par an)	Passagers par jour	Passagers par jour Basse saison	Ø pers./course sur le tronçon le plus fréquenté
31.121 Männlichenbahn – Glacier supérieur (ligne 1)	460 082	433	190	10,2
31.125 Gorge du glacier – Klusi (ligne 2)	338 537	392	197	8,9
31.124 Grindelwald – Itramen (ligne 3)	120 427	198	145	8,4

Tableau 3 Grindelwald, demande durant la première année de l'exploitation pilote (2011)

Ligne 31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg

Une course supplémentaire a été introduite le matin et le soir ainsi que le weekend peu après minuit.

Ligne 31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh

CarPostal a pris des mesures pour améliorer le TCC (distribution du courrier ajoutée aux tâches du chauffeur).

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Glacier supérieur (ligne 1)	2	●	●	Exploitation pilote 2011-2013
31.125 Gorge du glacier – Grindelwald – Klusi (ligne 2)	2	▲	●	Exploitation pilote 2011-2013
31.124 Grindelwald – Itramen (ligne 3)	1	●	▲	
31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	2	●	●	
31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	1	●	▲	

Lac de Brienz et Oberhasli

Evolution de l'offre

Ligne 31.171 Innertkirchen – Guttannen, ligne 31.172 Innertkirchen – Gadmén

CarPostal et KWO ont travaillé ensemble à la modification de l'offre de transport à destination de Gadmén et de Guttannen. Le nombre de courses a été augmenté et KWO commande des courses supplémentaires et le prolongement de quelques-unes d'entre elles jusqu'à la Handeck pour ses collaborateurs. Les lignes de bus partent d'Innertkirchen et non plus de Meiringen. Seul le MIB circule encore entre Meiringen et Innertkirchen, mis à part quelques courses pour franchir le col en été.

Ligne 31.174 Unterbach – Meiringen – Geissholz

Un nouveau schéma d'offre a été élaboré avec la CR et CarPostal en raison de la faible demande et du TCC insuffisant. L'offre a été élaguée les jours ouvrés et aucun bus ne circule plus le dimanche. Le nouveau schéma a été introduit avec l'horaire 2012.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
31.151 Brienz – Brienzwiler – Brünig Hasliberg – Hasliberg Reuti	2	▲	▲	
31.152 Brienz – Axalp	1	●	●	
31.171 Innertkirchen – Guttannen	1	●	▲	Collaboration entre CarPostal et KWO pour l'élaboration du nouveau concept
31.172 Innertkirchen – Gadmen	1	▲	■	
31.174 Meiringen – Geissholz	1	▲	■	Mesures visant à accroître la demande et à améliorer le TCC.
31.174 Meiringen – Unterbach	1	▲	■	

Evolution de la demande

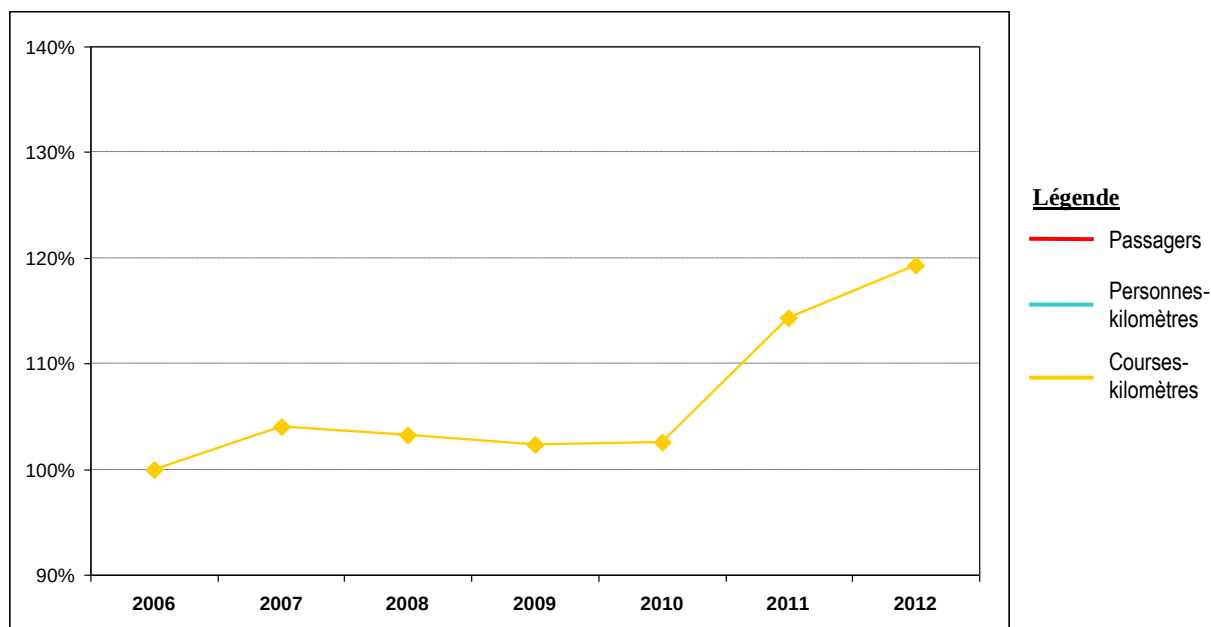


Illustration 23 Evolution de l'offre de transport par le bus (transports locaux et régionaux) dans la CR Oberland-Est (source : conventions d'offre).

Les données concernant l'évolution de la demande n'étant malheureusement pas plausibles vu les changements importants apportés à la méthode de relevé, il a été renoncé à les faire figurer dans l'illustration.

8 Evolution des transports locaux dans les villes et les agglomérations

Bienne

Evolution de l'offre

Dans l'agglomération, l'offre a été développée pour l'horaire 2010 : les lignes 7 et 8 ont été densifiées pour passer de la cadence à 20 minutes à la cadence au quart d'heure. Sur les lignes principales 1et 4, l'offre du soir a été portée à la cadence au quart d'heure. En parallèle, l'offre du soir a été réduite sur la ligne 11.

Evolution de la demande

Depuis 2006, la demande sur les lignes urbaines des Transports publics biennois a augmenté en moyenne de près de trois pour cent avec une alternance entre stagnation et taux de croissance à cinq pour cent.

A Bienne, la demande réagit très directement aux périodes économiquement difficiles : par exemple, on observe en particulier une stagnation en 2009.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
VB1 Bois-Devant – Gare de Bienne – Patinoire	4	●	●	
VB2 Gare de Bienne – Boujean – Centre Boujean – Mâche [- gare]	4	▲	●	*
VB4 Nidau – Gare de Bienne – Mau-champ	4	●	●	
VB5 Petit-Marais – Gare de Bienne – Hôpital régional	4	▲	▲	*
VB6 Clinique des Tilleuls – Gare de Bienne – Hôpital régional	4	●	▲	
VB7 Brügg – Gare de Bienne – Mine-d'Or	4	▲	▲	*
VB8 Nidau – Port – Gare de Bienne – Fuchsenried	4	▲	▲	
VB11 Bienne – Vigneules – Alfermée	4	■	■	

*) En raison de la forte affluence aux heures de pointe, des bus articulés sont mis en circulation. Les objectifs en termes de taux de fréquentation, supérieurs à ceux des bus normaux, ne sont pas atteints.

Lyss

Evolution de l'offre et de la demande

Le bus local de Lyss a été mis en service en décembre 2010 à titre d'exploitation pilote. Un véhicule dessert les boucles du Dreihubel et du Kornfeld pendant la journée à la cadence semi-horaire. La boucle de Lyssbachpark est desservie quatre fois par heure. L'horaire actuel permet d'atteindre les correspondances du RE à destination de Berne et de Bienne à partir de la boucle de Dreihubel ; à partir des autres boucles, les correspondances ne sont atteignables que dans une direction. Deux fois le matin et deux fois l'après-midi, c'est la boucle du Friedhof qui est desservie au lieu de celle du Kornfeld.

Durant la première année de l'exploitation pilote, il est apparu que l'horaire est calculé très juste, notamment lorsque le trafic est important et que, de ce fait, les boucles rapides du Lyssbachpark en font partiellement les frais.

Pour la dernière année de l'exploitation pilote, la boucle du Lyssbachpark ne sera plus desservie qu'à la cadence semi-horaire, permettant d'améliorer nettement la fiabilité de l'horaire. Par ailleurs, la boucle du Friedhof enregistre actuellement une faible fréquentation et ne sera donc pas maintenue. En contrepartie, la cadence semi-horaire peut être mise en place sans interruption sur la boucle du Kornfeld.

Par rapport à l'année précédente, la demande en transport par le bus local de Lyss a augmenté d'environ huit pour cent au premier semestre de la deuxième année d'exploitation pilote. L'expérience a montré que la demande pouvait encore fortement s'accroître pendant la troisième année d'essai.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.364 Boucle du Lyssbachpark		■	▲ *	
30.367 Boucle du Dreihubel		▲	▲ *	
30.368 Boucle du Kornweg		▲ *	▲ *	
30.369 Boucle du Friedhof		■	▲ *	Cette boucle ne sera plus desservie à partir de l'horaire 2013.

* Les exigences minimales seront vraisemblablement atteintes au plus tard au terme de l'exploitation pilote fin 2013.

Langenthal

Evolution de l'offre

A Langenthal, les divers quartiers sont desservis par les bus régionaux à la cadence semi-horaire, d'une part, et par les deux lignes de bus urbain, d'autre part. Le nouveau concept a été introduit à la fin de 2009. S'agissant de la ligne 64, le tracé initial, qui ne desservait pas la gare, a été adapté après une année.

Evolution de la demande

La demande a plus que doublé sur la ligne 63 depuis l'introduction de la cadence au quart d'heure. Elle a aussi nettement progressé sur la ligne 64 depuis l'adaptation du tracé.

Contrôle des résultats

0Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
40.063 Langenthal Industrie Nord – Gare – Hôpital	4	▲	●	
40.064 Langenthal Schoren – Gare – Lotzwil Unterdorf	3	■	▲	

Berthoud

Evolution de l'offre

L'offre urbaine de Berthoud se caractérise par l'interaction des lignes régionales et locales. Les lignes régionales, qui remplissent aussi une fonction essentielle dans le trafic urbain, sont traitées au chapitre 7.3.

La ligne de bus circulaire 561 s'est vu attribuer en 2010 un tracé systématique et constant durant toute la journée qui permet de mettre en place la cadence au quart d'heure sans interruption. L'évolution de la demande a été très positive et la ligne affiche un bon taux d'utilisation.

La ligne 462 a été introduite en 2010 à titre d'exploitation pilote. Elle dessert la nouvelle zone résidentielle dans le secteur de la Bernstrasse, d'une part, et les zones en direction de la Schlossmatte et d'Oberburg, d'autre part. La demande étant restée inférieure aux pronostics, particulièrement pendant la première année, l'exploitation pilote initialement prévue pour une durée de trois ans sera prolongée d'un an, soit jusqu'à la fin de 2013.

En 2010, la cadence au quart d'heure a été instaurée sur la ligne 463 Gyrishachen – Gare – Meienfeld aux heures de pointe du matin et du soir, rendant l'offre nettement plus attrayante, notamment pour les pendulaires, car elle permet de prendre, en gare de Berthoud, toutes les correspondances avec les trains en direction de Berne (également cadencées au quart d'heure) et de Langenthal – Olten.

La ville de Berthoud compte trois lignes de bus exclusivement locales ayant un point commun, à savoir qu'elles ne répondent pas encore aux exigences fixées par l'ordonnance sur l'offre. Dans certains cas, les valeurs requises ne sont manquées que de justesse. Ceci s'explique notamment par le fait que les lignes pourraient, dans la majeure partie des cas, satisfaire aux exigences en étant exploitées avec des bus plus petits. Par le passé, les expériences menées à Berthoud avec de petits véhicules ont toutefois montré que les inconvénients prévalaient et que les économies étaient nulles. Les coûts prétendument plus bas sont surcompensés par le raccourcissement de leur durée de vie et d'amortissement. Les désavantages des petits bus se font vite sentir quand il s'agit de transporter des chariots, des landaus ou des fauteuils roulants.

Evolution de la demande

Globalement, la demande est en hausse sur les lignes urbaines, mais le potentiel n'est pas encore épuisé. Le fort développement de l'offre, qui a franchi un palier important en 2010, aura des effets positifs sur la demande à long terme également. Cette dernière semble avoir stagné en 2011, ce qui peut s'expliquer dans une large mesure par la méthode de relevé.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
30.461 Berthoud – Oberstadt – Steinhof – Gare	4	■	■	La demande a considérablement augmenté ces dernières années. Etant donné la méthode de relevé problématique mentionnée ci-dessus, les recettes sont trop faibles, ce qui explique la réduction du TCC.
30.462 Bernstrasse – Gare de Berthoud – Geissrütli (exploitation pilote)	2	■	■	
30.463 Berthoud Gyrishachen – Gare – Meienfeld	4	■	■	

Berne

Evolution de l'offre

Durant la période considérée, l'offre urbaine de Berne a été marquée par la mise en exploitation du Tram Berne Ouest et par la nouvelle interconnexion de presque toutes les lignes de tram déjà existantes. La connexion des lignes diamétrales a fait ses preuves et l'exploitation des nouvelles branches de tram à l'ouest de Berne (Bümpliz et Brünnen Westside) porte ses fruits, au point qu'on ne pourrait s'en passer. La nouvelle ligne 6 (Worb Dorf – Gare – Fischermätteli) a quant à elle connu des débuts difficiles. L'horaire n'était pas stable et les émissions sonores des véhicules dans les quartiers étaient si dérangeantes que la mise en exploitation n'a été un succès qu'un an plus tard après la suppression des défauts (horaires adéquats, changement des trains de roues, montage d'installations fixes de lubrification des boudins).

Après la mise en exploitation de la ligne de tram en direction de Bethlehem – Brünnen Westside, les courses directes Gare – Bethlehem – Gäbelbach passant par la Bremgartenstrasse ont été supprimées. La ligne 101 Gare – Bethlehem Kirche – Kappelenring / – Schlossmatt est ainsi mieux desservie suite à l'instauration d'une cadence de 10 minutes. Ce concept a fait ses preuves.

L'arrêté sur l'offre 2010-2013 prévoit une amélioration de la desserte entre l'Hôpital de l'île et l'aire Von-Roll par le biais de lignes séparées. Les crédits d'investissement nécessaires à la réalisation de ce concept ont été votés par l'Hôpital de l'île, la ville de Berne et le canton de Berne. En revanche, l'approbation des plans par l'Office fédéral des transports a fait l'objet d'un recours, qui est toujours en suspens, retardant la mise en œuvre.

A l'Ouest (lignes 27, 39, 31 et 32), l'offre s'est vue légèrement modifiée en raison de la mise au concours des prestations de transport par le bus, dont la mise en œuvre a eu lieu en décembre 2011.

A la fin de 2011, Bernmobil a mis en service un nouveau dépôt à la Bolligenstrasse. Ce dernier remplace le site de Burgernziel, ce qui a induit des courses à vide sur un autre axe publiées dans l'horaire.

Depuis que la Halenstrasse a été fermée également aux TP fin décembre 2011, les lignes régionales de cars postaux 102, 104, 105 et 106 utilisent aussi les arrêts P+R de Neufeld et du Lindenhofspital. Pour réduire l'attente parfois longue entre deux bus régionaux, un véhicule circule sur la ligne 103 exclusivement entre la gare de Berne et le P+R de Neufeld. De cette manière, les intervalles n'excèdent pas 15 minutes et les cars postaux remplissent également une fonction de desserte à l'intérieur de la ville. Compte tenu de la demande très modeste, les courses de la ligne 103 sont supprimées le dimanche dès décembre 2012.

Huit ans après la mise en service de la station RER du Wankdorf, le développement des TP au PDE du Wankdorf sera provisoirement achevé en décembre 2012. En raison du prolongement de la ligne de tram 9 de la place Guisan par la place du Wankdorf jusqu'à la station RER, nombre de lignes de bus voient leur tracé modifié : la ligne 40 est plus directe sur la Papiermühlestrasse et la ligne 28 passe désormais par la Wölflistrasse et dessert donc en outre les nouveaux bassins d'emplois dans le secteur du Hinterer Schermen. Les véhicules de la ligne 40 circulent ainsi également le soir jusqu'à la fin de l'exploitation. Quant à la cadence au quart d'heure, elle a pu être instaurée également en matinée dès 2011. Le prolongement de la ligne de bus 36 Zollikofen – Worblaufen – Breitenrain par Schönbühl jusqu'à la Fosse aux ours, prévu dans l'arrêté sur l'offre 2014-2017, n'est pas mis en œuvre en raison du très mauvais rapport coût-utilité.

La surcharge de certaines lignes de bus (en particulier la ligne 10 Köniz Schliern – Gare de Berne – Ostermundigen Rütli, la ligne 12 Länggasse – Gare de Berne – Centre Paul Klee et la ligne 20 Gare de Berne – Gare du Wankdorf) a nécessité l'accélération de la cadence.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
3 Gare – Weissenbühl	4	■	●	
6 Gare – Fischermätteli	4	▲	●	
7 Gare – Ostring	4	▲	●	
7 Gare – Bümpliz	4	●	●	
8 Gare – Brünnen	4	●	●	
8 Gare – Saali	4	●	●	
9 Gare – Wabern	4	●	●	
9 Gare – place Guisan	4	●	●	
10 Köniz Schliern – Gare – Ostermundigen Rütli	4	●	●	
11 Gare des marchandises – Gare – P+R de Neufeld	4	●	●	
12 Länggasse – Gare – Centre Paul Klee	4	●	●	
16 Centre de Köniz – Gurten-Gartenstadt	4	■	▲	Pour des raisons liées à l'exploitation et aux finances, un midibus sera mis en service sur cette ligne bien qu'un minibus soit suffisant, et ceci explique que l'objectif en matière de demande ne soit pas suffisamment atteint.
17 Gare – Köniz Weiermatt	4	▲	●	
19 Blinzern – Gare – Elfenau	4	●	●	
20 Gare – Gare du Wankdorf	4	●	●	
26 Breitenrain – Wylergut	4			Une réduction de la cadence permet de réduire considérablement les coûts (exploitation d'une ligne isolée avec un seul véhicule).
27 Weyermannshaus – Niederwangen	4	■	▲	L'exigence minimale en termes de demande et d'objectif TCC n'est pas remplie de justesse.
28 Eigerplatz – Ostermundigen Zollgasse – Gare du Wankdorf	4	■	▲	
29 Niederwangen – Gare de Köniz – Wabern Lindenweg	4	▲	▲	
30 Gare – Marzili – Gare	1	▲	●	
31 Ausserholligen – Bümpliz – Niederwangen – Moos	4	●	▲	
32 Riedbach – Berne Bümpliz	3			
40/41 Kappelisacker – Berne – Allmendingen	4	■	▲	
30.101 Berne – Kappelenring / Schlossmatt	4	▲	▲	
30.103 Berne – Länggasse – P+R du Neufeld		▲	▲	

Thoune

Evolution de l'offre

Sur les lignes urbaines

- la ligne 1 (Steffisbourg, Flühli – Gare de Thoune – Gwatt) et
- la ligne 2 (Gare de Thoune– Schorenfriedhof) sont exploitées sans changement à la cadence de 10 minutes du lundi au samedi et à la cadence au quart d'heure le dimanche ;
- la ligne 3 (Steffisbourg, alte Bernstrasse – Gare de Thoune – Allmendingen) est exploitée depuis le changement d'horaire de décembre 2011 également sans changement à la cadence de 10 minutes du lundi au samedi et à la cadence au quart d'heure le dimanche ;
- la ligne 4 (Gare de Thoune – Lerchenfeld) est exploitée sans changement à la cadence au quart d'heure ;
- la ligne 5 (Gare de Thoune – Schorenfriedhof) est exploitée sans changement à la cadence de 10 minutes du lundi au samedi et à la cadence au quart d'heure le dimanche ;
- la ligne 6 (Gare de Thoune – Quartier ouest) est exploitée sans changement à la cadence au quart d'heure.

Soulignons que sur le tronçon Gare de Thoune – Allmendingen de la ligne 3, la cadence est passée à 10 minutes depuis l'ouverture en 2011 de l'Arena de Thoune et de ses centres commerciaux et que cette mesure est en majeure partie financée par des tiers. Si les exigences posées par l'ordonnance sur l'offre sont respectées, cette densification pourra être intégrée dans l'offre de base au plus tôt après trois ans.

Evolution de la demande

Sur les lignes urbaines de la STI, la demande a augmenté de manière constante (environ cinq pour cent par an) au cours des dernières années. Le taux de croissance depuis 2006, supérieur à 25 pour cent, contribue sensiblement à l'accroissement de la demande dans l'ensemble de la région (cf. chapitre 7.5). Cette croissance constante a pour conséquence que les capacités des véhicules, le nombre et la longueur des bordures d'arrêt, notamment à la gare de Thoune, arrivent à leurs limites.

Contrôle des résultats

Ligne	Niveau de l'offre	Demande	TCC	Remarques
31.001 Steffisbourg, Flühli – Gare de Thoune – Gwatt	4	●	●	
31.002 Gare de Thoune – Schorenfriedhof	4	●	▲	
31.003 Gare de Thoune – Steffisbourg, alte Bernstrasse	4	▲	●	
31.003 Gare de Thoune – Allmendingen	4	▲	▲	
31.004 Gare de Thoune – Lerchenfeld	4	●	●	
31.005 Gare de Thoune – Schorenfriedhof	4	●	▲	
31.006 Gare de Thoune – Quartier ouest	4	▲	▲	

9 Réductions de l'offre dans l'horaire 2013

Etant donné que l'augmentation des coûts des entreprises de transport, due par exemple à la hausse des prix du sillon, ne peut pas être entièrement compensée par des gains d'efficacité et des recettes supplémentaires provenant de la ventes de billets, il était incontournable de procéder à une réduction de l'offre 2013 sur différentes lignes par rapport à 2012. Au vu de la situation du canton en matière de finances, il n'y avait pas de marge de manœuvre financière pour la commande de l'offre de transports publics.

Les réductions ont été convenues avec les entreprises de transports impliquées et la Confédération et les cantons voisins concernés y ont été associés. Le taux d'utilisation de chaque offre de chemins de fer et de bus a été déterminant pour évaluer la situation. Les mesures prises permettent de réaliser des économies de 3 millions de francs. Sont touchées par ces réductions de l'offre les 11 lignes de chemins de fer et les 3 lignes de bus ci-après.

Entreprise de transport	N°	Ligne	Mesure
CFF	226	Sonceboz-Sombeval – Malleray-Bévilard – Moutier	Passage à la cadence horaire au lieu de semi-horaire entre Sonceboz – Sombeval et Malleray-Bévilard Du lundi au vendredi de 9h à 12h, le week-end du début de l'exploitation jusqu'à 12h.
BLS	302	S2 Langnau – Berne – Laupen	Cadence semi-horaire jusqu'à 20h au lieu de 21h
BLS	303	S31 Münchenbuchsee – Berne – Belp	Cadence semi-horaire jusqu'à 20h au lieu de 21h
BLS	304.1	Berthoud – Soleure	Suppression des trains supplémentaires entre Soleure et Berthoud Du lundi au vendredi de 12h à 14h, les samedis et dimanches dans la journée (samedi de 6h à 8h, de 12h à 14h et de 16h à 19h; dimanche de 16h à 19h)
BLS	305	S5: Brünnen – Rosshäusern	Suppression des bus pour remplacer le train
BLS	305	S51 Berne – Brünnen Westside	Cadence semi-horaire jusqu'à 20h au lieu de 21h
BLS	305	S52 entre Chiètres et Neuchâtel	Suppression du S52 entre Chiètres et Anet de 7h à 9h et le week-end jusqu'à 20h. Dès 20h, le S52 circule sur le tronçon et assure ainsi une deuxième liaison horaire entre Berne et Neuchâtel.
BLS	306	S6 Berne - Schwarzenburg	Suppression du train supplémentaire le soir
BLS	330	Berne – Frutigen – Kandersteg – Brig	Les trains saisonniers supplémentaires ne circulent plus conformément à l'horaire mais uniquement lors de manifestations spéciales.
BLS	330	Spiez – Frutigen	Suppression de trains régionaux Du lundi au vendredi entre 7h45 et 8h15, le week-end entre 10h et 17h et dès 18h45

BLS	340	Thoune – Konolfingen – Berthoud	Suppression de trains supplémentaires entre Konolfingen et Walkringen (du lundi au vendredi) Suppression de trains supplémentaires entre Konolfingen et Thoune (du lundi au vendredi) entre 7h30 et 8h30 et dès 18h30
CarPostal	30.103	Ligne 103 Berne Gare – P+R Neufeld	Suppression de l'offre le dimanche
CarPostal	30.560	Mühleberg – Rosshäusern	Suppression de l'offre le midi
CarPostal	31.061	Ligne 61/62 Spiez – Aeschi	Suppression de 4 courses aux heures creuses

Suite à l'approbation du projet populaire concernant l'impôt sur les véhicules à moteur le 23 septembre 2012, des mesures de restrictions dans les transports publics ont été proposées et approuvées par le Grand Conseil pour compenser les pertes de recettes s'élevant à 110 millions de francs. Etant donné les délais serrés et le temps requis pour mettre les mesures en œuvre, les restrictions de l'offre seront réalisées mi-2013.

Les réductions prévues sont les suivantes :

Entreprise de transport	N°	Ligne	Mesure
ASM	40.063	Ligne 63: Gaswerk – Langenthal Gare - Hôpital	Suppression de l'offre le dimanche
ASM	40.064	Ligne 64: Lotzwil Unterdorf - Langenthal Gare - Schoren	Suppression de l'offre le dimanche
Bernmobil	30.007	L 7 ouest: Berne Gare - Bümpliz L 7 est: Berne Gare - Ost-ring	Cadence de 7,5 au lieu de 6 minutes entre 9h et 15h
Bernmobil	30.008	L 8 ouest: Berne Gare - Brünnen Westside L 8 est: Berne Gare - Saali	Cadence de 7,5 au lieu de 6 minutes entre 9h et 15h
BLS	440 (S6/S7)	Langenthal – Huttwil - Wolhusen	Cadence horaire le matin de 8h30 à 11h30 entre Langenthal et Huttwil
Busland	30.271	Signau – Eggwil – Röthenbach	Suppression de la dernière paire de courses
Busland	30.491	Huttwil – Eriswil	Diminution de l'offre aux heures creuses (offre comme dans l'horaire 2009)
Busland	30.493	Huttwil- Wyssachen	Diminution de l'offre aux heures creuses (offre comme dans l'horaire 2009)
CarPostal	30.105	Berne – Meikirch – Seedorf – Lyss	Suppression de la dernière course directe
CarPostal	30.107	Berne – Wohlen – Uetligen – Zollikofen	Suppression de l'offre en milieu de journée entre Uetligen et Zollikofen
CarPostal	30.167	Münsingen – Wichtrach – Kirchdorf	Arrêt de l'offre à 20h
CarPostal	30.322	Riggisberg – Rüeggisberg – Hinterfultigen	Suppression de l'offre le samedi

CarPostal	30.323	Schwarzenburg – Rüscheegg – Riggisberg	Suppression de la dernière course du soir
CarPostal	30.323	Schwarzenburg – Rüscheegg – Riggisberg	Suppression des courses supplémentaires le samedi matin
CarPostal	30.361	Aarberg – Aarberg Hôpital – Lyss	Cadence toutes les 2 heures le week-end
CarPostal	30.365	Aarberg – Seedorf	Cadence toutes les 2 heures le week-end
CarPostal	30.521	Anet – Tschugg/Vinelz – Cerlier	Arrêt de l'offre à 22h
CarPostal	30.525	Cerlier - Vinelz - Lüscherz	Arrêt de l'offre à 22h
CarPostal	30.526	Le Landeron - Gals - Cerlier	Arrêt de l'offre à 22h
CarPostal	30.612	Schwarzenburg - Guggisberg	Suppression d'une paire de courses le matin
CarPostal	31.106	Interlaken ouest – Habkern	Suppression d'une paire de courses
STI	31.025	Thoune – Sigriswil	Suppression de courses directes le matin / Changement à Gunten

10 Evolution de l'offre nocturne

Le canton de Berne ne participe pas au financement des offres de nuit. Cette restriction légale est formulée dans l'ordonnance sur l'offre. Malgré cela, la région de Berne a su se doter très tôt d'un réseau de lignes judicieusement mis au point qu'elle n'a eu de cesse de développer.

Le réseau nocturne (« Moonliner ») présente les caractéristiques suivantes :

- la responsabilité incombe aux entreprises de transport qui se sont regroupées en sein d'une société d'exploitation des lignes nocturnes ;
- une campagne de marketing commune baptisée « Moonliner » ;
- une tarification uniforme sans réduction de prix/reconnaissance d'abonnement ;
- un taux de couverture des coûts très élevé (80-85%) ;
- des garanties de déficit fournies par les communes desservies ;
- des prestations assurées exclusivement par des services de bus, permettant une très bonne desserte locale ; une meilleure sécurité (entrée à l'avant du véhicule) et une communication simple (lieu et heure de départ uniformes) ;
- la flexibilité pour réagir à l'évolution des besoins ;
- la réactivité face à l'augmentation de la demande en densifiant des horaires et en accélérant les liaisons ;
- un système de communication et de tarification aussi simple que possible.

Les conférences régionales des transports coordonnent en partie la mise en place et le développement de l'offre nocturne.

Ces dernières années, l'offre a été constamment développée, si bien que les offres de transport de nuit couvrent désormais l'ensemble du canton de Berne. Le dernier grand développement en date a eu lieu au printemps 2012 dans la région de Thoun et de l'Oberland occidental.

Outre les lignes « Moonliner », le canton de Berne est également desservi par des réseaux de lignes nocturnes du Jura (lignes de Delémont / Glovelier / Saignelégier et Vallée de St-Imier – La Chaux-de-Fonds) et de Suisse centrale (ligne « Nachtstern » Lucerne – Schangnau).

Sur la base de diverses interventions parlementaires, le canton de Berne a examiné en détail en 2010 la participation aux offres de transport de nuit. L'étude, menée sous la responsabilité d'un groupe de suivi représentatif, a indiqué qu'il convenait de ne pas modifier l'organisation (OTP 2010/2). En revanche, la question d'une participation financière visant la reconnaissance des abonnements a été laissée ouverte. Dans le cadre d'une consultation spécialisée, une majorité écrasante des prises de position était en faveur du maintien de l'actuel financement par les utilisateurs, notamment par crainte que les fonds publics mis à la disposition des offres nocturnes ne viennent à manquer pour le maintien ou le développement des offres en journée.

Le Grand Conseil en a pris connaissance au printemps 2011 lors de l'adaptation de l'arrêté sur l'offre 2010-2013. Dans le même temps, il a chargé le Conseil-exécutif d'adapter l'ordonnance sur l'offre, de manière à ce que les offres de la journée puissent être prolongées d'une heure.

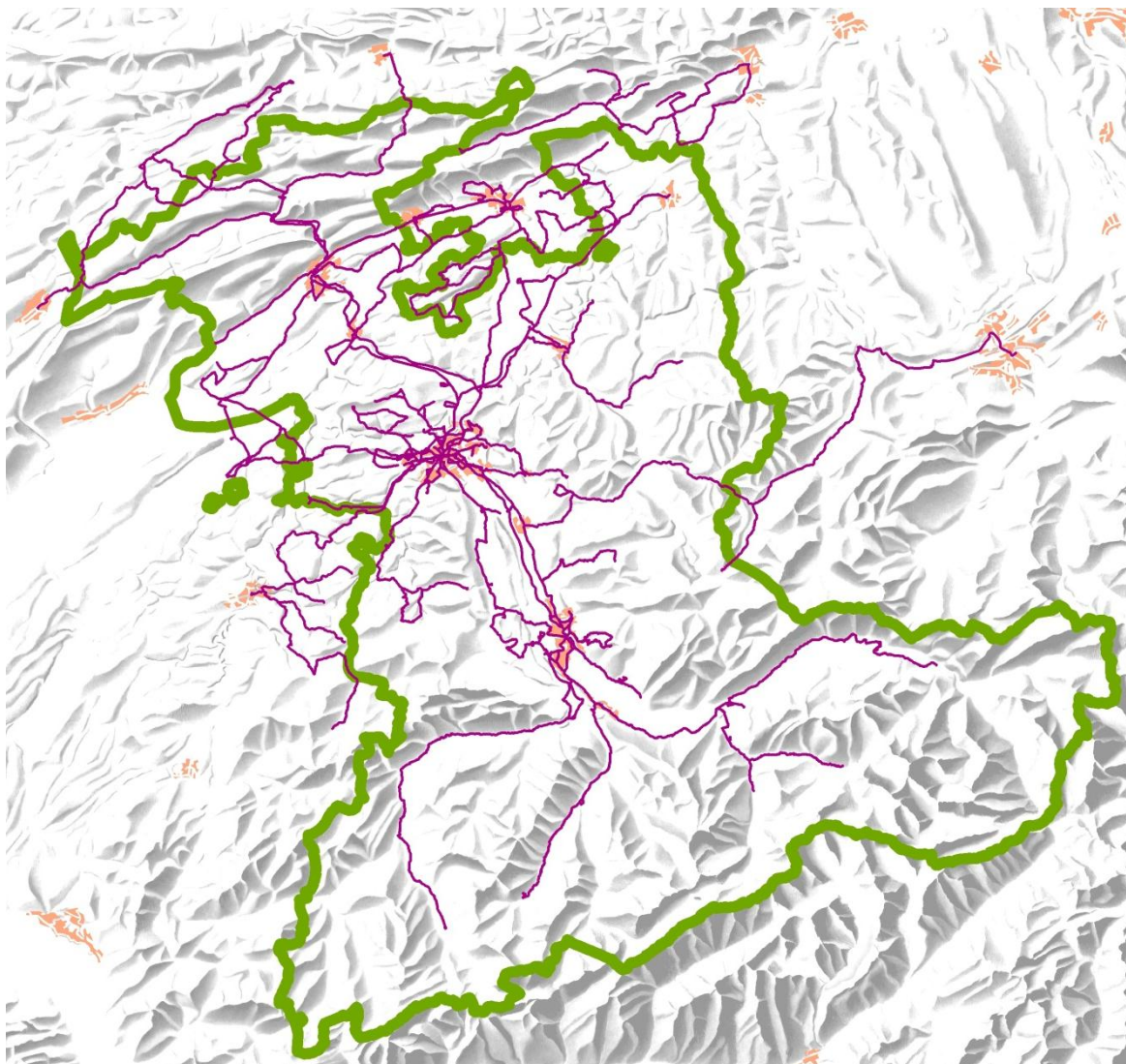


Illustration 24 Desserte du canton de Berne par des lignes de nuit.

11 Evolution des indemnisations

11.1 Responsabilités du financement des transports publics

La Confédération, les cantons et les communes assurent le financement des transports publics.

Domaine	Financement par		
Transport longue distance	Exploitation autofinancée		
Infrastructure ferroviaire nationale	Confédération		
Infrastructure ferroviaire régionale	Confédération	Canton	Communes
Transport régional	Confédération	Canton	Communes
Transport local (infrastructure comprise)	(Confédération)	Canton	Communes
Communautés tarifaires	(Confédération)	Canton	Communes

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

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

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

Outre les indemnisations d'exploitation, le canton de Berne octroie aussi des prêts à l'investissement pour conserver la substance des infrastructures ferroviaires et de tram et les développer.

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

L'illustration 25 représente le système d'indemnisation de la Confédération et du canton pour les commandes de prestations de transport et d'infrastructures.

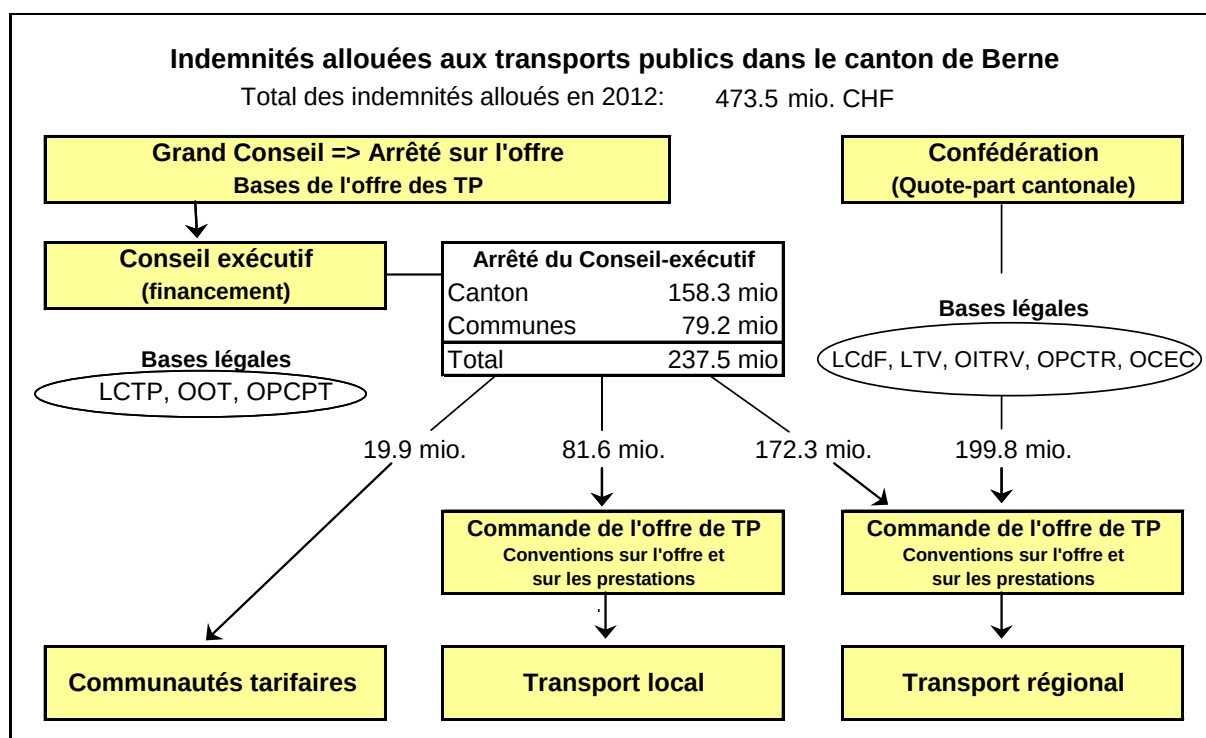


Illustration 25 Système d'indemnisation du canton de Berne.

11.2 Evolution des indemnités

Les indemnités de transport et d'infrastructure ont évolué comme suit.

Indemnités pour les TP (en millions de CHF)	2009	2010	2011	2012
Transport régional des voyageurs (TRV)	247.4	254.5	257.0	269.3
Transport local (jusqu'en 2010, y c. les infrastructures de tram)	69.0	77.8	73.5	74.4
Communautés tarifaires	20.6	20.0	19.6	19.9
Total des indemnités pour le secteur des transports	337.0	352.2	350.1	363.6
Infrastructures (dès 2011, y c. les infrastructures de tram)	99.6	100.8	106.6	110.0
Total des indemnités d'exploitation pour les transports et les infrastructures	436.6	453.0	456.7	473.5
<i>Evolution par rapport à l'année précédente</i>		3.8%	0.8%	3.7%

Tableau 4 Indemnités versées par les pouvoirs publics aux transports publics régionaux et locaux du canton de Berne.

Les indemnités globales versées entre 2009 et 2012 respectent le budget alloué. Les indemnités concernant les infrastructures ont augmenté légèrement plus vite que celles liées aux transports.

La part nette du canton de Berne dépend en particulier du montant de cofinancement de la Confédération. Etant donné que cette dernière définit le montant maximal de cofinancement au moyen d'une quote-part cantonale, les indemnités versées par le canton n'évoluent pas exactement dans la même mesure que les indemnités globales. Si, en 2010 et en 2011, la quote-part cantonale n'a pas suffi à garantir un cofinancement complet de la Confédération, cet objectif a été atteint par une augmentation sensible du budget de la Confédération pour l'année d'horaire 2012.

Indemnités pour les TP (en millions de CHF)	2009	2010	2011	2012
Total indemnités	436.6	453.0	456.7	473.5
./. Indemnités fédérales pour TRV et infrastructures	186.9	-190.5	-188.2	-199.8
Total indemnités cantonales	249.7	262.5	268.5	273.8
./. Contributions des communes (tiers comm.)	-83.2	-87.5	-89.5	-91.3
Dépenses nettes à la charge du canton	166.5	175.0	179.0	182.5
<i>Modification par rapport à l'année précédente</i>		5.1%	2.3%	2.0%

Tableau 5 Indemnités versées par les pouvoirs publics aux transports publics régionaux et locaux du canton de Berne.

Evolution de l'offre de transport commandée

Comme indiqué dans les chapitres précédents, la demande a augmenté de manière constante ces dernières années. Cette progression de presque 20 pour cent depuis 2006 s'est sensiblement répercutée sur les recettes. Afin de satisfaire cette demande, l'offre a été améliorée (augmentation de la capacité des véhicules), entraînant ainsi des coûts supplémentaires importants. Les recettes ayant connu une hausse plus que proportionnelle, les indemnités émanant des pouvoirs publics ont augmenté guère plus que les kilomètres parcourus. L'indemnisation par kilomètre-course commandé s'est accrue d'un peu moins de 4 points depuis 2006.

L'évolution du taux de couverture des coûts des transports publics reflète également les améliorations de la productivité et du rendement. Les indemnités d'exploitation ont augmenté dans la même mesure que l'offre. L'offre de prestations de transports publics commandée a augmenté d'environ 32 pour cent entre 2000 et 2012. Pendant la même période, les indemnités ont augmenté de 29 pour cent. De ce fait, l'indemnité par kilomètre parcouru en 2012 est inférieure de deux pour cent à celle de 2000.

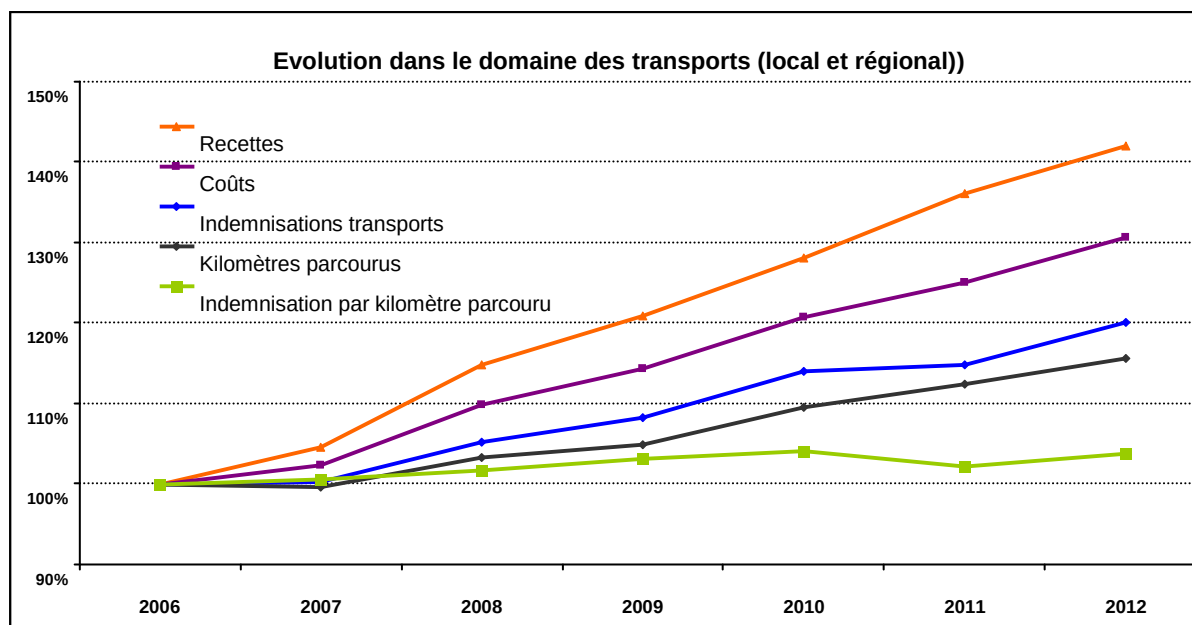


Illustration 26 Offre de transport, coûts et revenus

Evolution du taux de couverture des coûts des transports publics

L'évolution du taux de couverture des coûts des transports public reflète également les améliorations de la productivité et du rendement. Le calcul se base sur les conventions sur l'offre et les conventions de prestations conclues pour les périodes horaires correspondantes.

- **Infrastructure ferroviaire régionale**

L'infrastructure ferroviaire présente un taux de couverture des coûts d'environ 30 pour cent. L'augmentation en 2011 est due à l'indemnisation des infrastructures de tram, qui est désormais commandée séparément.

- **Transport ferroviaire régional**

La progression des revenus et les gains d'efficacité ont induit un taux de couverture des coûts globalement plus élevé pour les lignes ferroviaires régionales.

- **Transport en bus régional**

Le taux de couverture des coûts des transports régionaux par le bus est légèrement inférieur à 40 pour cent.

- **Transports locaux**

Les transports locaux présentent le taux de couverture des coûts le plus élevé (supérieur à 60 %). La légère baisse de celui-ci en 2012 est en particulier due à une adaptation de la clé de répartition du tarif Libero. En raison de la croissance disproportionnelle de la demande sur les lignes RER, les lignes de transport local enregistrent une perte de recettes.

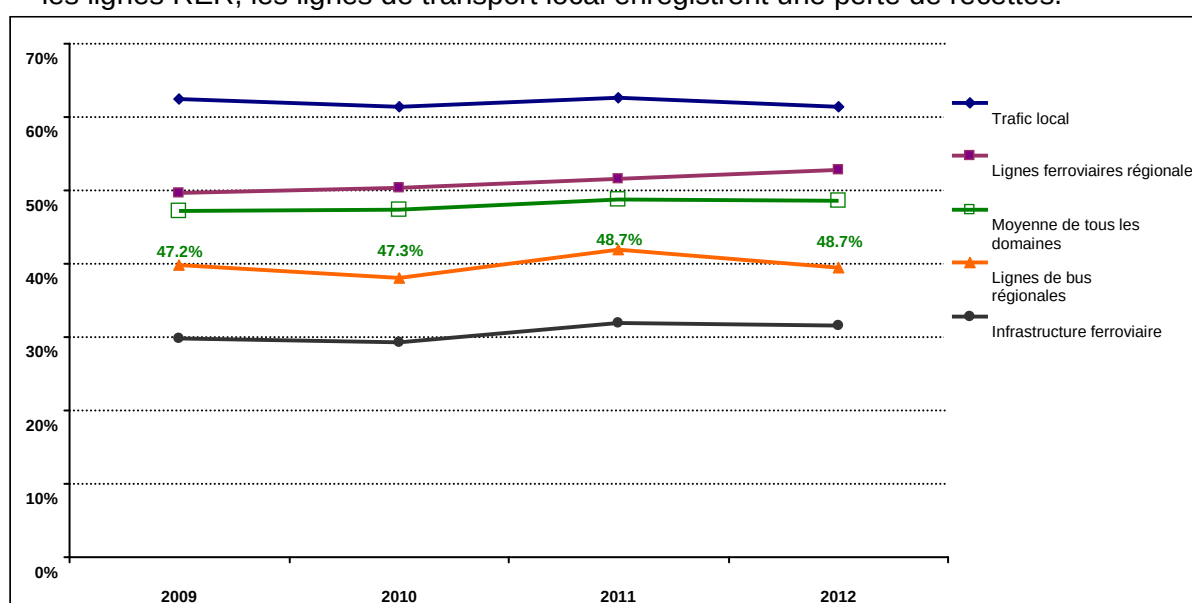


Illustration 27 Evolution du taux de couverture des coûts.

Le taux de couverture des coûts pour l'ensemble des secteurs pouvant être indemnisés est passé de 47,2 pour cent en 2009 à 48,7 pour cent en 2012.

11.3 Situation financière en 2013

En raison de la forte augmentation des transports ferroviaires induite par la mise en œuvre de la première étape de Rail 2000 à la fin de 2004, l'infrastructure ferroviaire des CFF, en particulier, a été nettement plus sollicitée. Les taxes d'utilisation de l'infrastructure payées par les entreprises ferroviaires (prix du sillon) et les contributions de la Confédération (convention de prestations Confédération – CFF) n'ont pas suffi à couvrir intégralement la hausse des coûts d'entretien. Le financement de l'infrastructure ferroviaire s'est donc révélé insuffisant. C'est pourquoi la Confédération a décidé de revoir à la hausse les prix du sillon pour 2013. Ces contributions plus élevées pour les infrastructures doivent être financées par une nette hausse de tarif des transports publics. Cette démarche s'inscrit dans une volonté politique, celle d'accroître la part de financement des utilisateurs. Les entreprises de transport ont décidé de mettre sur pied une série de hausses tarifaires assez importante pour décembre 2012. Compte tenu du décalage avec lequel la hausse tarifaire prend parfois effet (les abonnements valables de novembre 2012 à novembre 2013 seront vendus à l'ancien tarif) et de l'intervention du Surveillant des prix, seulement 75 pour cent environ des revenus supplémentaires visés pourront probablement être réalisés, l'insuffisance de financement provisoire sera dans ces conditions de 25 pour cent. Par ailleurs,

diverses entreprises ont été confrontées à une hausse inattendue de leurs coûts. Diverses mesures ont été prises pour remédier à cette situation. Outre des mesures d'économies dans les entreprises de transport, certaines offres ont été réduites ou des développements prévus de l'offre n'ont pas été mis en œuvre.

12 Aspects qualitatifs

La qualité est un facteur essentiel du succès des transports publics et passe en premier lieu par la fiabilité vis-à-vis des passagers. Les entreprises de transport en sont bien conscientes et réalisent des enquêtes sur la qualité conçues sur mesure pour leur entreprise. A partir de là, elles prennent les mesures nécessaires à l'amélioration des aspects qui ont l'objet de critiques.

Depuis 2003, le canton de Berne mène une enquête téléphonique auprès d'un échantillon représentatif de la population du canton afin de mesurer son niveau de satisfaction en matière de transports publics. Les résultats de l'enquête actuelle (OTP 2012) montrent que les efforts consentis par les entreprises de transport sont reconnus et que la population est satisfaite.

39,9 pour cent (2010 : 44,5 %, -4,6) des personnes interrogées se déclarent très satisfaites des transports publics, tandis que 53,4 pour cent (2010 : 47,3 %, +6,1) se disent plutôt satisfaites, soit un total de 93,3 pour cent (2010 : 91,8 %, +1,5). Il s'agit là d'un taux de satisfaction particulièrement élevé. Mais il faut noter que le pourcentage d'utilisateurs très satisfaits diminue au profit de ceux plutôt satisfaits.

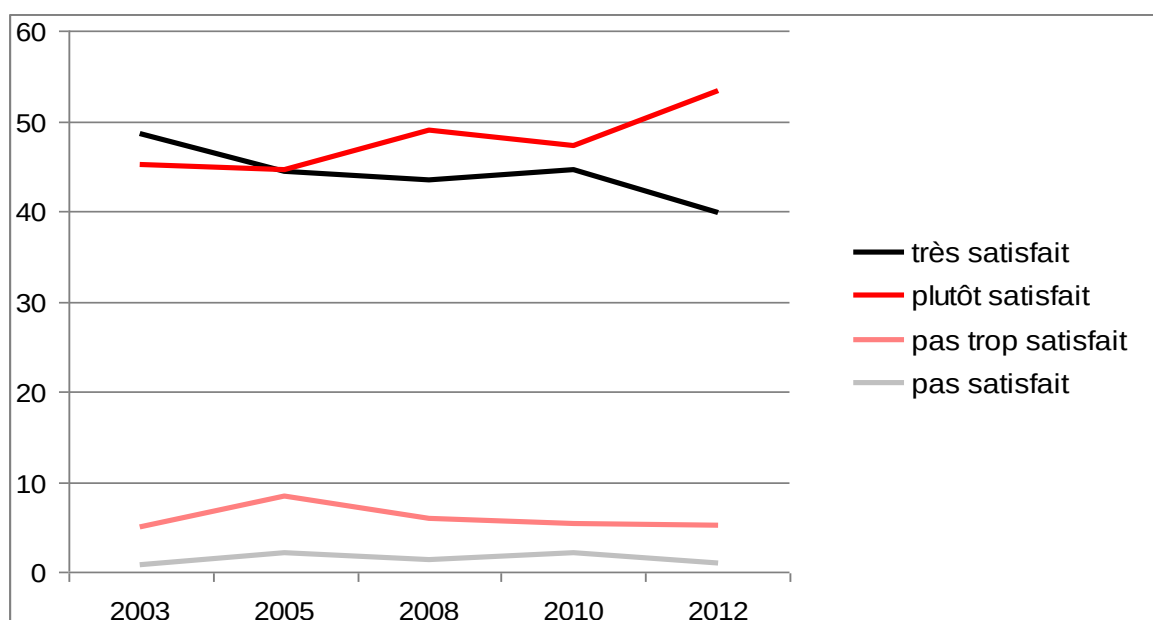


Illustration 28 Evolution de la satisfaction de la population en matière de transports publics.

Le taux de satisfaction a été évalué par rapport à la région de résidence. Les disparités suivantes ont été relevées :

En Haute-Argovie (Région 2), la part des usagers très satisfaits est inférieure à 30 pour cent, tandis qu'elle atteint près de 46 pour cent dans la région Berne-Mittelland (Région 4). Dans la région de l'Oberland-Est (Région 6) également, la proportion des personnes très satisfaites est supérieure à la moyenne (43 %). Mais celle des personnes très satisfaites a baissé dans toutes les régions, et de manière particulièrement marquée en Haute-Argovie.

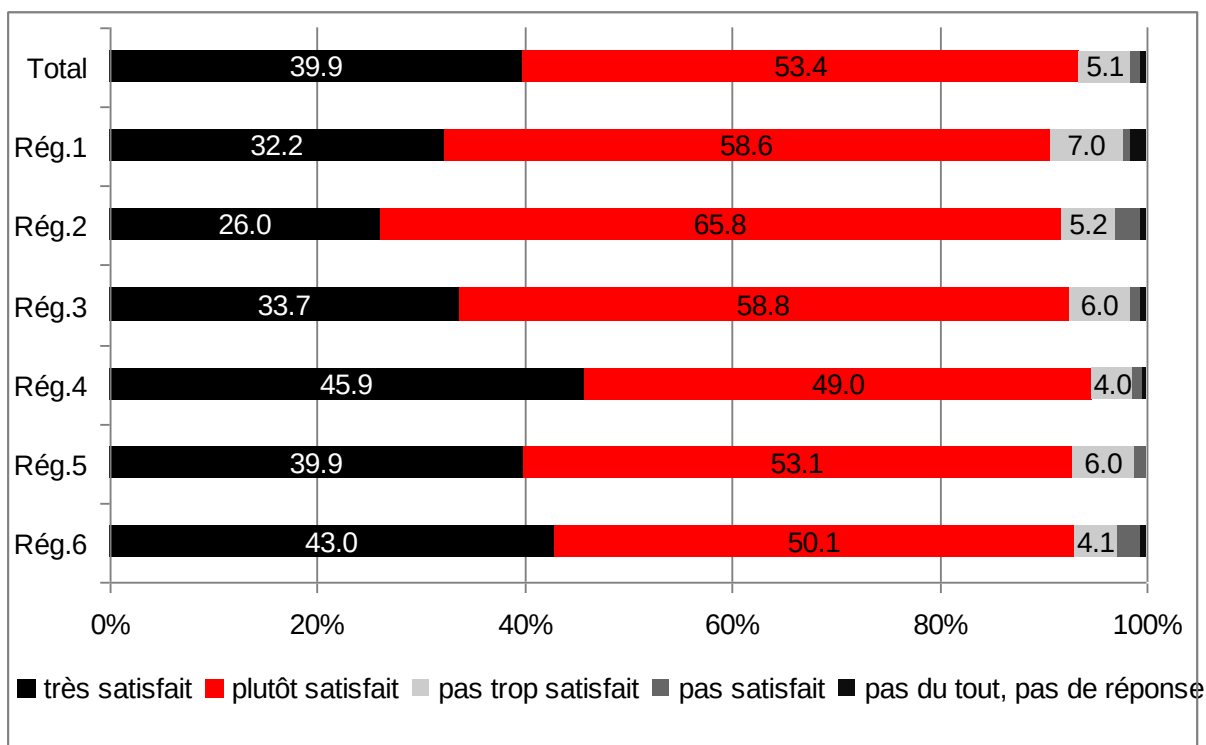


Illustration 29 Satisfaction de la population en matière de transports publics dans les régions.

L'évaluation des aspects qualitatifs à l'aide de notes apporte des informations plus détaillées. La note globale de 4,85 indique que les prestations des entreprises de transport ont été bien appréciées par les clients.

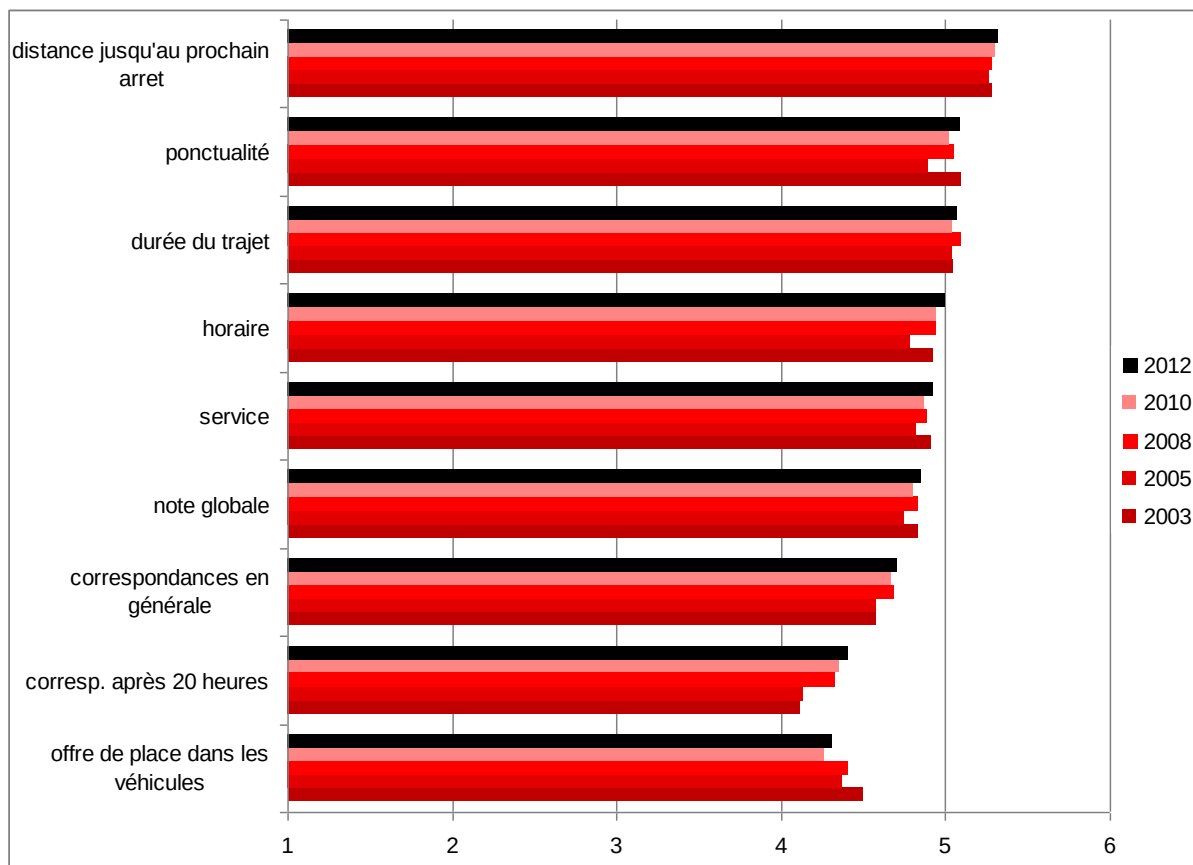


Illustration 30 Evaluation d'aspects qualitatifs

Il faut souligner qu'une évaluation par entreprise de transport n'est pas possible en raison de la méthode d'examen et de la taille de l'échantillon.

L'évolution des données entre 2003 et 2012 montre une certaine stabilité pour la plupart des aspects qualitatifs. Toutefois, une tendance se dessine plus nettement en termes d'amélioration de l'offre après 20 heures et d'insatisfaction concernant l'offre de places dans les véhicules.

Tant les clients que les entreprises de transport sont confrontés en permanence aux aspects liés à la sécurité dans les transports publics. Les mesures mises en œuvre par les entreprises de transport permettent de qualifier la sécurité objective de stable ; un sentiment partagé par les passagers. Et les résultats de l'enquête le confirment : la sécurité ressentie par les passagers est notée 5,1, soit au-dessus de la moyenne (note partielle relative à l'aspect « Service »).

Parallèlement à l'enquête téléphonique, les personnes interrogées peuvent toujours faire part de leurs commentaires et de leurs propositions d'amélioration par le biais de l'enquête en ligne. Cette dernière étant réalisée au printemps, c'est-à-dire après le changement d'horaire, les commentaires portent surtout sur les modifications de l'offre ou les offres non réalisées.

Le critère de la ponctualité n'a fait l'objet d'aucune enquête ni évaluation systématique. Quant à la propreté et la convivialité des véhicules, les entreprises de transport n'ont réalisé aucune mesure.

Les résultats de l'enquête sur les aspects qualitatifs peuvent se résumer comme suit :

Forces Certes, l'offre de TP du canton de Berne présente des différences régionales. Mais globalement, le niveau de satisfaction élevé et les bonnes notes attribuées permettent d'en identifier les forces : la densité des prestations ainsi que la constance et la fiabilité de l'offre.	Faiblesses Chaque passager voit quotidiennement les conséquences de la demande croissante, notamment aux heures de pointe. Il n'est pas satisfaisant qu'un nombre croissant de voyageurs doivent s'accommoder d'une place debout. Les critiques et propositions d'amélioration transmises par Internet montrent toutefois que les attentes de la clientèle sont très élevées.
Opportunités Les jeunes utilisent les transports publics pour se déplacer. Le fort développement de l'offre au cours des dernières décennies a permis de répondre à leurs besoins de mobilité, comparé aux générations précédentes. Si les interprétations optimistes des résultats du dernier microrecensement s'avèrent correctes, nombre de ces jeunes devraient rester fidèles aux transports publics, même s'ils atteignent un niveau de revenus leur permettant d'acquérir leur propre véhicule motorisé.	Risques Le prix des titres de transport et le rapport prix-prestations font débat. Environ dix pour cent des commentaires en ligne traitent du prix des titres de transport. Cette étude ne permet pas d'établir la limite de l'élasticité-prix. Le produit « mobilité avec les TP » n'est pas si facilement remplaçable. De nombreux usagers des TP ne peuvent pas, en raison de leur situation familiale et professionnelle, échapper au problème du manque de place aux heures de pointe. Si les standards ne peuvent pas être respectés, le nombre de personnes insatisfaites augmente et les transports publics perdent du même coup en attractivité.

Tableau 6 Analyse MOFF des résultats de l'enquête auprès de la population.

13 Evolution des tarifs / communautés tarifaires

Ces dernières années, le chiffre d'affaires des communautés tarifaires a progressé suivant la demande (cf. Illustration 31 à Illustration 34). Cette hausse est toutefois aussi à mettre au compte des augmentations de tarif. Les recettes auraient donc dû progresser plus vite que la demande. La situation s'explique par une utilisation plus intense des titres de transport par exemple pour des trajets associés aux loisirs, le soir ou le week-end. Les abonnements en particulier sont utilisés davantage pour des trajets soit plus longs, soit plus fréquents. La croissance de la demande ne se traduit donc pas par une hausse équivalente des recettes.

«Libero» : communauté tarifaire intégrale (CTI) Berne-Soleure

Mesuré à son chiffre d'affaires, Libero est actuellement l'une des plus grandes communautés tarifaires à l'échelle de la Suisse. Pour la première fois depuis sa création en décembre 2004, la zone de desserte a été sensiblement agrandie pour le changement d'horaire de décembre 2009. Des zones de recoupement ont été créées avec ABO zigzag, dans le secteur de Lyss / Fribourg et du Seeland (Anet / Cerlier), et avec Frimobil à l'Ouest, à Chiètres et à Wünnewil. Depuis, il est possible d'acheter des titres de transport combinés directement au départ de ces zones pour accéder à la zone Libero.

En décembre 2010, la communauté tarifaire argovienne A-Welle est devenue une communauté tarifaire intégrale. Dans ce contexte, il a été procédé à la création de zones de recoupements associée à une petite extension de Libero dans le secteur de Niederbipp-Oensingen.

En 2009 et en 2010, les entreprises de transport Bernmobil, BLS et RBS/BSU ont mis en service de nouveaux distributeurs automatiques de billets, remplissant ainsi les conditions à des adaptations de la gamme. Les cartes journalières peuvent être achetées depuis décembre 2011 pour toute combinaison de zones souhaitée. Le système Raum&Zeit permet de circuler librement à l'intérieur de l'espace choisi et pendant la durée figurant sur le billet. Dans le même temps, la zone d'Altbüron / Grossdietwil est venue s'ajouter au périmètre de la communauté tarifaire.

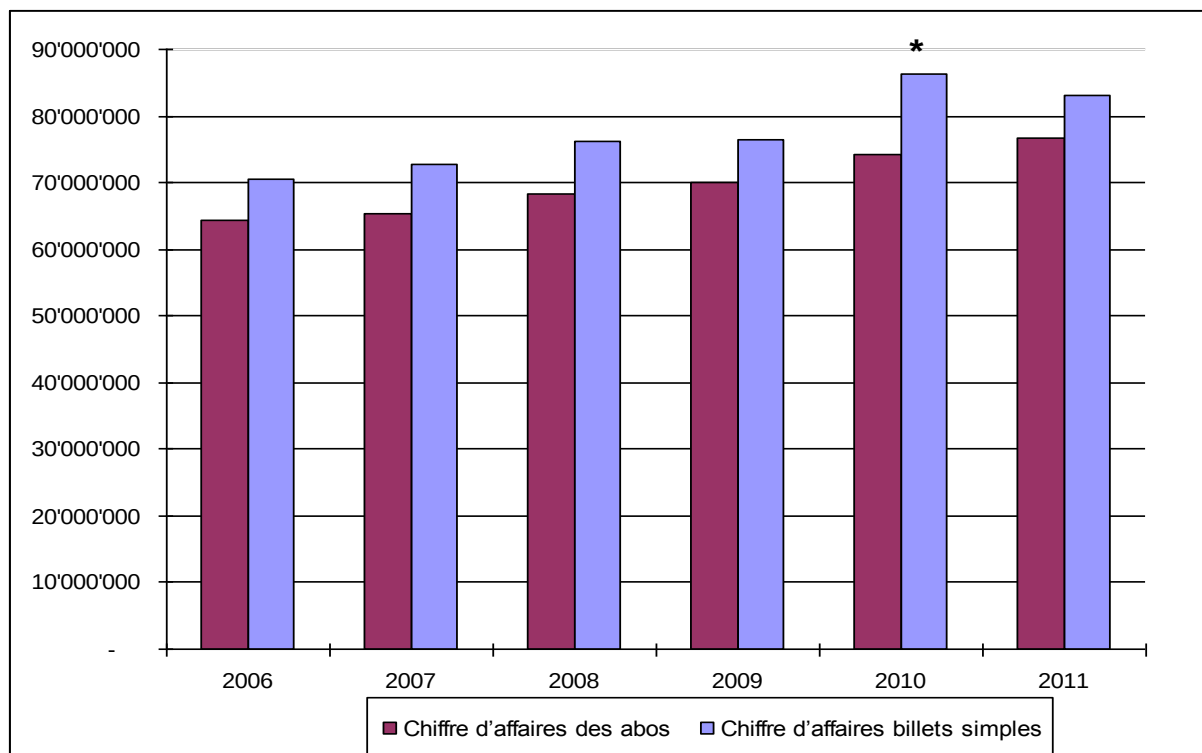
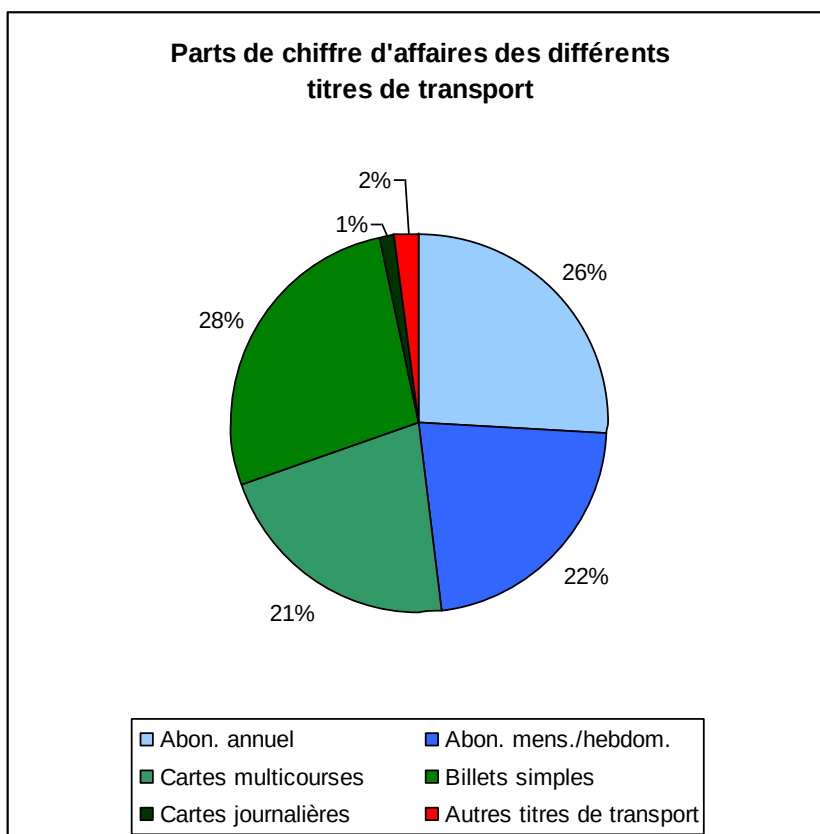


Illustration 31 Evolution des recettes de la communauté tarifaire Libero.

* Introduction de nouveaux distributeurs automatiques de billets chez Bernmobil. Le chiffre d'affaires annuel des billets simples correspond à une période de 13 mois.



Les parts des divers titres de transport au chiffre d'affaires ne se sont pas beaucoup modifiées depuis l'introduction de « Li-bero ».

Illustration 32 Parts au chiffre d'affaires des différents titres de transport

« Abo ZigZag » : communauté tarifaire Bienne – Granges – Seeland – Jura bernois

La conjoncture difficile a eu des répercussions plus importantes que prévues sur les chiffres de vente de l'ABO zigzag dans la zone de la CRT 1, et ce à partir de la mi-2009. Mais après une période de stagnation, les ventes ont de nouveau fortement progressé, notamment grâce aux aménagements de l'offre en ville de Bienne.

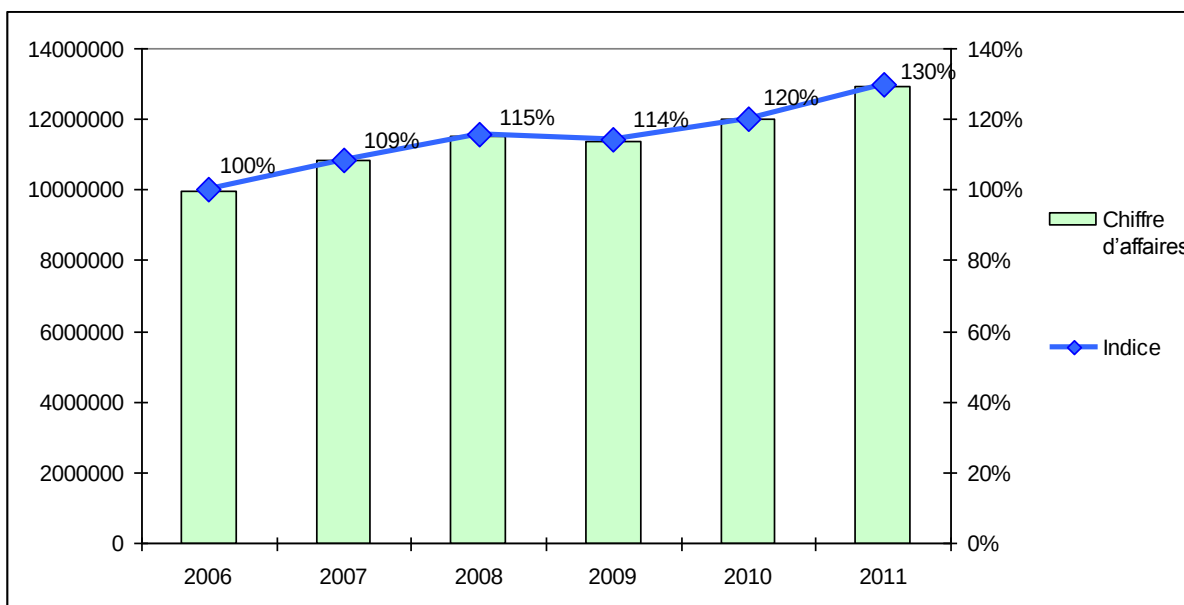


Illustration 33 Evolution du chiffre d'affaires d'ABO zigzag.

«BeoAbo» : communauté tarifaire de l'Oberland bernois

La communauté tarifaire BeoAbo existe depuis le 10 décembre 2006. Depuis lors, sa croissance a été constante. La majeure partie du chiffre d'affaires est réalisé dans la ville et la région de Thoune. En outre, le BeoAbo permet d'associer des régions axées sur le tourisme et des entreprises de transport dans une communauté tarifaire et de mettre à la disposition de la population une offre attrayante pour les transports professionnels et scolaires.

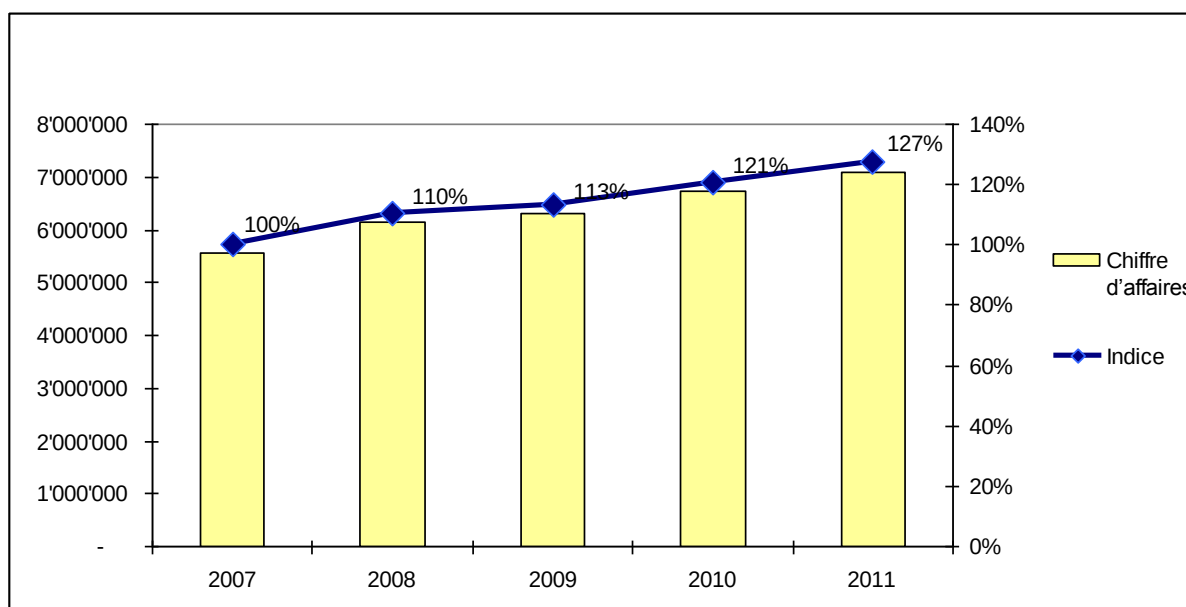


Illustration 34 Evolution du chiffre d'affaires de BeoAbo

Abonnements Inter

L'offre propose des abonnements zone-parcours-zone (abonnements ZPZ ou Inter) aux pendulaires entre les centres de Berne et de Thoune, de Berne et de Bienne, de Berne et de Fribourg ainsi que de Bienne et de Neuchâtel. Ces abonnements couvrent les deux centres urbains concernés et le parcours entre les deux. Les ventes d'abonnements Inter sont en baisse. L'offre a encore perdu en attractivité car la réduction de prix accordée ces dernières années sur le parcours a été revue à la baisse.

Nombre d'abonnements aux TP

Le microrecensement dénombre les abonnements aux TP à l'échelle suisse. L'enquête de 2010, qui se concentrait sur les périmètres des CRT/CR et les agglomérations, fournit un tableau détaillé des abonnements dans le canton de Berne (cf. Illustration 35).

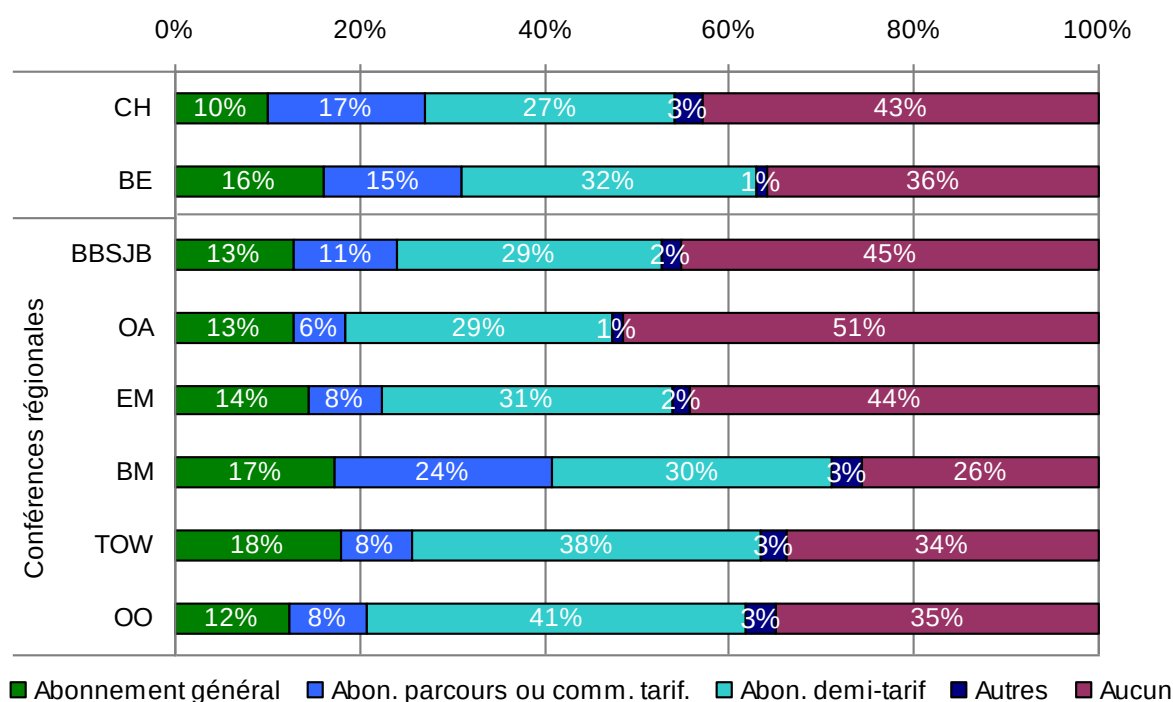


Illustration 35 Possession d'abonnements aux TP (en % des personnes) dans les régions et les agglomérations (source : TTE, 2012).

Dans le canton de Berne, deux tiers environ de la population détient un abonnement aux TP (64 %). Ce pourcentage est légèrement supérieur à la moyenne suisse (57 %). Comparé à la moyenne suisse, les détenteurs d'un abonnement général ou d'un abonnement demi-tarif sont plus nombreux dans les régions du canton de Berne. Des divergences apparaissent s'il l'on considère non pas toute la région Bienne-Seeland-Jura bernois mais uniquement ce dernier. En effet, dans le Jura bernois, seulement huit pour cent des plus de 16 ans ont un AG, 21 pour cent de la population un abonnement demi-tarif et plus de 60 pour cent n'en possède aucun.

Le pourcentage d'abonnements aux TP des régions Berne-Mittelland, Oberland-Est et Oberland-Ouest est particulièrement élevé, alors que celui de Haute-Argovie, de la région Bienne-Seeland-Jura bernois et de l'Emmental est nettement plus faible.

Globalement, les abonnements aux TP sont moins répandus dans les zones rurales que dans les agglomérations.

Mesures tarifaires

Les communautés tarifaires sont tenues de suivre l'évolution des tarifs nationaux. Des hausses générales de tarifs ont eu lieu en décembre 2010 et en décembre 2012.

Le développement de l'offre ces dernières années a conduit à une augmentation des charges d'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Selon la décision du Conseil fédéral, les coûts en hausse doivent être cofinancés par les utilisateurs, raison pour laquelle les prix des sillons (rétribution pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire) doivent être augmentés en deux étapes. La première tranche sera mise en œuvre en 2013 et doit apporter 200 millions de francs de recettes pour le financement des infrastructures. La deuxième hausse de prix, prévue en 2017, vise une augmentation des recettes de 100 millions de francs.

Dans l'optique du financement par les utilisateurs, les tarifs devront être augmentés en décembre 2012, afin de couvrir les coûts des entreprises ferroviaires. Dans les communautés tarifaires, les recettes supplémentaires nécessaires ne peuvent être obtenues que par des hausses de prix dans toute la communauté et pour la totalité de l'offre de titres de transport. L'ensemble des utilisateurs des TP doivent donc supporter des charges supplémentaires.

Mesures tarifaires en faveur de 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. L'indemnisation par la Confédération et le canton est intégrée aux procédures ordinaires d'offre et de commande.

L'offre tarifaire en matière de transport de personnes a subi de fortes modifications au cours de ces dernières années. Les entreprises de transports WAB (Wengernalpbahn), BLM (Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren) et LSMS (Schilthornbahn) ont ainsi rejoint la communauté tarifaire BeoAbo ainsi que le réseau des abonnements généraux et demi-tarif. L'entreprise LSMS a par ailleurs procédé à une baisse généralisée de ses prix. Les tarifs spéciaux pour les habitants de Lauterbrunnen ont donc perdu en importance. Les cartes multi-courses à prix réduit font toujours partie de l'offre .

Les manques à gagner des chemins de fer impliqués (Wengernalpbahn, Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren et Schilthornbahn) dus à la baisse tarifaire seront indemnisés par la Confédération et le canton dans le cadre de la procédure de commande.

Billets simples et cartes multicourses : reconnaissance mutuelle des titres de transport

Sur certains tronçons, les offres de différentes entreprises de transport se complètent (p. ex. entre Meiringen et Innertkirchen, Lyss et Aarberg ou encore entre Reichenbach et Frutigen). Pour les détenteurs d'un titre de transport des communautés tarifaires, ce changement n'a pas d'incidence sur le tarif, étant donné que ce titre de transport est valable pour des zones entières et pas seulement pour certains tronçons. Afin d'éviter que les usagers en possession d'un titre de transport simple ou multi-courses ne soient confrontés à des obstacles tarifaires, les entreprises de transport sont amenées à trouver un accord sur la reconnaissance mutuelle des titres de transport. Ces mesures compliquées deviennent superflues dans le cadre d'une communauté tarifaire intégrale (zones au lieu de tronçons également pour les titres de transport simples).

SOURCES

CEAT, 2012	Les effets de la grande vitesse ferroviaire; Du côté de la demande : premiers résultats 2010, Dr. Pierre Dessemontet, CEAT-EPFL, Colloque d'automne de Ouestrail, Yverdon-les-bains, 26 octobre 2012
OTP, 2010/2	Offre de nuit du canton de Berne – Examen des questions de principe, rapport final, 1 ^{er} novembre 2010
OTP, 2012/2	Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2012 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-Pidoux, Berne, 7 juin 2012 (en allemand, résumé en français)
OFS / ARE 2012	La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010, Neuchâtel et Berne 2012
OFT, 2011	ÖV und Umwelt, Herausforderungen und Handlungsbedarf, INFRAS, Berne, 31 mai 2011 (en allemand)
TTE, 2010	Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern, Arbeitsgemeinschaft Bern-Traffic, 31 mai 2010 (en allemand)
TTE, 2012	Auswertung Mikrozensus 2010 für den Kanton Bern, Entwurf Ecoplan, 20 mai 2012 (en allemand, résumé en français)

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ASm	Aare Seeland mobil
BLS	BLS Lötschbergbahn
BOB	Berner Oberland-Bahnen
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CP	Car postal (Postauto)
CR	Conférence régionale
CRT	Conférence régionale des transports
CRTU	Conception régionale des transports et de l'urbanisation
FInFer	Fonds d'infrastructure ferroviaire
IC	Train Intercity
IR	Train InterRegio : liaisons rapides entre les centres de taille moyenne avec matériel roulant climatisé
LCTP	Loi cantonale du 16 septembre 1993 sur les transports publics
LTB	Funiculaire Gléresse – Montagne de Diesse
MIB	Meiringen - Innertkirchen-Bahn
MOB	Montreux - Oberland Bernois
OOT	Ordonnance cantonale du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics
OTP	Office des transports publics du canton de Berne
OFT	Office fédéral des transports
RBS	Chemin de fer régional Berne - Soleure
RE	Train RegioExpress
TCC	Taux de couverture des coûts
TIM	Trafic individuel motorisé
TJMO	Trafic journalier moyen des jours ouvrables
TP	Transports publics
TRV	Trafic régional des voyageurs
STI	Verkehrsbetriebe Steffisbourg - Thoune - Interlaken
TPB	Transports publics biennois
TPF	Transports publics fribourgeois
WAB	Wengernalpbahn
ZB	Zentralbahn